

**Министерство образования и науки Российской Федерации
ФГБОУ ВО «Уральский государственный педагогический университет»
Институт социального образования
Кафедра рекламы и связей с общественностью**

Геополитические интересы России в Арктическом регионе

Выпускная квалификационная работа

Квалификационная работа
допущена к защите
Зав. кафедрой

Исполнитель:
Гроскоп Анастасия Александровна,
Обучающийся группы БМ-43

дата

подпись

подпись

Руководитель:
Попп Иван Александрович,
кандидат исторических наук, доцент
кафедры рекламы и связей с
общественностью

подпись

Екатеринбург 2018

Оглавление

Введение	3
Глава 1. Геополитические основы внешней политики государств в Арктическом регионе	7
1.1. Развитие классической геополитики от географического детерминизма к цивилизациям «суши» и «моря»	7
1.2. Геополитическая характеристика Арктического региона.....	19
1.3. Международно-правовые нормы регулирования Арктического пространства	26
Глава 2. Международное сотрудничество в Арктическом регионе	44
2.1. Характеристика интересов и действий приарктических стран	44
2.2. Северный морской путь как фактор развития Арктики.....	62
2.3. Развитие приарктического пространства в 2018-2024гг.....	62
Заключение.....	86
Список использованных источников и литературы	91
Приложения	101

Введение

В современном мире происходит противостояние сверхдержав. Мировые лидеры стараются не потерять свою власть и обрести еще большее влияние. Совершаются все новые и новые попытки государств управлять глобальными процессами, происходящими во всем мире, в том числе и экономическим состоянием государств и их ресурсной базой. Как следствие, происходит борьба политических мировых сил в различных регионах Земли. Тот факт, что энергетическая сфера носит политический характер – не требует особых подтверждений. Поэтому, развитие мировой экономики самым тесным образом взаимосвязана со способами обеспечения энергетической безопасности, которая, как правило, осуществляется различными методами, в том числе политическими. Надежное и стабильное обеспечение энергоресурсами является важным внешне- и внутривнутриполитическим приоритетом у большинства государств мира, что оказывает существенное влияние на глобальные политические процессы.

Наиболее перспективным районом, с точки зрения разведки и разработки новых богатых районов с запасами углеводородов признается Арктический регион.

Освоение природных ресурсов Арктического региона, может в значительной мере изменить как региональную, так и глобальную геополитическую обстановку в целом. Безусловно, основную геополитическую и геоэкономическую выгоду получают прибрежные страны региона: Россия, США, Канада, Норвегия и Дания. Более того, Россия может в значительной мере усилить свои геополитические позиции, обрести статус мощной морской державы с широким выходом в Мировой океан, в том числе для осуществления необходимых операций ее военно-морского флота, а также для судоходства судов гражданского назначения. Но стоит отметить, что политика со стороны России может вызвать сопротивление со стороны

других акторов. Таким образом, рост геополитического соперничества приарктической «пятерки» не оставляет сомнений в том, что Арктике в XXI веке суждено стать серьезным узлом международных противоречий. В частности его международно-правовой статус. Именно этим обусловлены *актуальность и практическая значимость исследования.*

Объект – Арктический регион, как субъект современных международных отношений

Предмет исследования – геополитические интересы Российской Федерации в Арктике.

Цель исследования – изучить основные факторы и перспективы взаимодействия России с другими государствами в Арктическом регионе.

Для достижения цели следует выполнить ряд задач:

- Охарактеризовать основные геополитические течения
- Дать геополитическую характеристику Арктики
- Изучить нормативно-правовую основу международных отношений в данном регионе
- Выявить стратегии и интересы ведущих государств в Арктике
- Исследовать развитие Арктического региона через Северный морской путь
- Проанализировать перспективы развития арктического пространства

Хронологические рамки берут свое начало с 1991 года, когда распался СССР и образовалась Российская Федерация, как новый участник на международной арене, по сегодняшний день. Однако, в рамках исследования, рассматриваются более ранние документы, регулирующие международно-правовые отношения в Арктическом регионе.

Территориальные рамки охватывают Арктический регион и приарктические страны: Россию, США, Канаду, Данию и Норвегию.

Степень изученности темы. Многими исследователями уделено внимание анализу международного морского права и национального законодательства приарктических государств относительно морского

пространства. Из российских ученых таковыми являются работы Сергунина А.Р., Вылегжанина А.Н., Губанова А.И., Гудева П.А., Казмина Ю.Б., Дугин А.Г., Валеева Р.М., Абдуллина А., Дьяковой Н.А. и др. Различные правовые проблемы Арктики анализируются в работах западных ученых Байерза М., Антрим К. и др.

Выявить ключевые действия и приоритеты внешней политики в Арктике помогли труды Ивашенцова Г., Комиссиной И.Н., Конышева В.Н., Сергунина А.А., Селина В.С., Фадеева А., Филатова С. и др.

Основным сюжетом работ Богоявленского В.И., Богоявленского И.В., Боровского Ю., Истоминой А., Павловой К., Филатовой С., Борджерсона С. являются проблемы, перспективы и текущее состояние ресурсообеспеченности региона.

Большое внимание к транспортному потенциалу Арктики проявляли такие исследователи Селин В.С., Конышев В.Н., Сергунин А.А., Картунова М.В., Храмчихин А., Антюшина Н.М., Рукша В.В., Антрим К. и др.

В работе использованы такие *методы исследования* как историко-описательный метод, с помощью которого были изложены основные события и процессы, формирующие создание международно-правовой базы, метод классификации, благодаря которому мы структурировали основные понятия; картографический метод, который позволил наглядно рассмотреть территориальный охват региона, его перспективные морские пути; общенаучные методы, включающие в числе прочих подходов сравнение, обобщение, описание и сценарный анализ, благодаря которому нам удалось спрогнозировать возможные стратегии развития региона. Совокупность данных методов помогает подробно изучить рассматриваемый исторический период, выявить его особенности, выполнить поставленные задачи и достигнуть цели исследования

Источниковая база исследования. В процессе работы нами использована большая нормативно-правовая база. Прежде всего, это документы универсальных и региональных международных организаций:

ООН, Арктического Совета, НАТО, а так же постановления правительства Российской Федерации. Фундаментальное значение для исследования имеет Конвенция ООН по международному морскому праву 1982 года. Анализ этих документов позволил выявить особенности правового статуса и режима использования водных пространств Арктической зоны. Сам факт существования стратегий приарктических государств не оставляет сомнений в том, что регион превращается в важнейшую проблему мировой политики и международных отношений XXI века.

Структура дипломной работы обусловлена поставленными задачами. Она состоит из введения, двух глав, включающих в общей сложности шесть параграфов и построенных по проблемно-хронологическому принципу, заключения, списка литературы и приложений.

Во введении представлена актуальность данной темы, предмет и объект изучения, а также цели и задачи работы.

В первой главе рассматриваются и раскрываются основные аспекты становления геополитической мысли, дается геополитическая характеристика и нормативно-правовой статус Арктики.

Во второй главе дана характеристика деятельности приарктических государств, особое внимание уделено перспективному морскому пути. Дается анализ развития Арктического региона.

Глава 1. Геополитические основы внешней политики государств в Арктическом регионе

1.1. Развитие классической геополитики от географического детерминизма к цивилизациям «суши» и «моря»

Всегда существовали естественные, необходимые предпосылки для создания общества – природные условия и люди, народонаселение. Издавна во взглядах на общество предлагались концепции, приписывающие этим естественным предпосылкам определяющую роль в истории. Уже в античности были представлены учения, которые позже получают название географического направления в социологии или географического детерминизма.

Геополитические идеи Древней Греции и Рима раздвинули границы понимания связи географии и политики. Все древнеримские ученые признавали влияние географического положения на развитие государств. Например, Марк Туллий Цицерон, который был римским правоведом и оратором, утверждал, что Ромул выбирал будущую «столицу мира» опираясь исключительно на месторасположение Рима [Исаев Б.А., 2006, с.23].

Географический детерминизм исходит из предопределенности общества, его культуры, его политической, социальной, этической и даже религиозной системы, географическим положением. Так, Лео Фробениус, немецкий этнолог и этносоциолог, выдвинул гипотезу о существовании двух культур – хтонической и теллурической. Согласно Л. Фробениусу, есть общества, которые в качестве жилища преимущественно роют норы, закапываются. Эти общества этнолог назвал «хтоническими». Одновременно, существуют общества, которые насыпают холмы, кучи, горы и строят

конструкции, обращенные вверх – шалаши, дома, стеллы, дворцы. Такие общества были названы «теллурические» [Frobenius L., 1921, с. 186].

Термин «геополитика» состоит из двух частей: «гео» (от греческого «gea», «земля») и «политика» (от греческого «полис», «πολις» -- «город», откуда первоначально произошло понятие «политика» как «способ управления полисом, городом-государством»). Социологический подход к геополитике вводит в диадку смыслов «земное пространство»/«власть» третий элемент - общество, придавая ему приоритетное значение. И политика, и «земное пространство», («ландшафт») рассматриваются как структуры социальных представлений, рождающихся и взаимодействующих в обществе [Дугин А. Г., 2010, с. 12].

С начала XIX в. географическое направление в социологии получает особенно широкое распространение. Этому способствует эпоха великих географических открытий, развитие капитализма, необходимость широкого использования природных ресурсов для развития экономики – все это обусловило интерес к географической среде.

Одним из первых теоретиков, сформировавших появление геополитики как науки, был Фридрих Ратцель. Он издал серию важнейших трудов, в которых отмечал, насколько тесно связано развитие государство с географическими показателями. Позже такие работы как «О законах пространственного роста государств» и «Антропогеография» представили собой новую науку – «политическую географию».

На дальнейшее развитие теорий Ф. Ратцеля значительное влияние оказало изучение Северной Америки. В ходе исследования были написаны следующие работы: «Формы городов и культур Северной Америки» и «Соединенные Штаты Северной Америки». В них он делает вывод о том, что у больших стран в их развитии есть тенденция к максимальной географической экспансии, выходящей постепенно на планетарный уровень. Следовательно, рано или поздно географическое развитие территориально

обширного государства должно подойти к своей континентальной фазе [Дугин А.Г., 2015, с. 36].

Так же Ф. Ратцель один из первых указывает на то, что взаимосвязь развития государства и его мирового влияния напрямую зависит от наличия морских путей. Он считает, что для страны, которая пытается стать «мировой державой», просто необходимо укрепление своих военно-морских позиций. Будучи немцем, он предрекал Германии роль могущественной континентальной державы, при стратегическом объединении с другими странами и развитии флота. Расширение данной темы мы можем увидеть у многих основоположников теории англосаксонской геополитики.

Альфред Мэхэн уточнил идеи Ф. Ратцеля, став фундаменталистом в теории «морского могущества». Будучи американским офицером, он понимал, насколько важна морская сила государства в мировом господстве. Почти все его труды посвящены одной теме – «Sea Power».

Наглядным примером могут служить такие работы как: «Влияние морской силы на историю 1660-1783», «Влияние морской силы на французскую революцию и империю. 1793-1812», «Заинтересованность Америки в Морской Силе в настоящем и в будущем», «Проблема Азии и ее воздействие на международную политику» и «Морская Сила и ее отношение к войне 1812 года».

А. Мэхэн в своих работах проанализировал историю противоборства морских и континентальных держав выявил теорию превосходства морских сил над континентальными.

«Морское могущество», по А. Мэхэну – это достижение военного, политического, экономического и стратегического превосходства над другими государствами, а так же захват военно-морских баз и колоний, расширения радиуса наступательных действий военно-морских сил в нейтральных водах или в береговых зонах других государств. А. Мэхэн считал США классической морской державой и считал главным ее соперником континентальную Россию.

Альфред Мэхэн считает, что статус государства в мире зависит от следующих критериев:

- Географическое положение государства, наличие выхода к морям, способность взаимодействия с другими государствами.
- Протяженность сухопутных границ, и способность угрожать своим флотом другим государствам.
- Расположение морских побережий и количество портов. От этого будет зависеть успешность торговых отношений и стратегическая безопасность.
- Протяженность территории. Она равна протяженности береговой линии.
- Численность населения.
- Способность людей развивать торговое ремесло, так как для морского могущества необходима развитая и мирная торговля.
- Политический характер правления. От этого зависит переориентация лучших природных и человеческих ресурсов на созидание мощной морской силы [Mahan A.T., 1940, с.175].

Таким образом, из этих тезисов мы видим, что по Мэхэну морское могущество практически равно морской торговле, и важно, чтобы флот выполнял не только оборонительную функцию, но и являлся гарантом торговых отношений.

А. Мэхэн предрекает США статус «мировой державы» и в своей статье «Заинтересованность Америки в Морской Силе» выделяет следующие пункты для достижения цели:

- Не допускать притязаний Германии на морские пути;
- Сотрудничать с «морскими державами», особенно Великобританией
- Контролировать расширение Японии в Тихом океане;
- Объединение с Европейскими странами для контроля Востока.

Данные цели наглядно показывают, что главным врагом «морских держав» А. Мэхэн считает континентальные государства, такие как Россия и Германия и призывает противодействовать любому их сплочению. Борьба с Россией, с этой «непрерывной континентальной массой Русской Империи, протянувшейся от западной Малой Азии до японского меридиана на Востоке», была для Морской Силы главной долговременной стратегической задачей [Дугин А.Г., 2015, с.41].

Альфред Мэхэн перенес на планетарный уровень принцип «анаконды» (Приложение 1), который заключается в блокировании вражеских территорий с моря и по береговым линиям, что приводит постепенно к стратегическому истощению противника. Собственные береговые просторы должны быть под контролем, а соответствующие зоны противника нужно стараться любыми средствами оторвать от континентальной массы противника. Ими являются евразийские державы – Россия и Германия, их следует ослаблять, удушая в кольцах «анаконды» континентальную массу, сдавливая ее за счет выведенных из-под ее контроля береговых зон и перекрывая по возможности выходы к морским пространствам [Дугин А.Г., 2015, с.43].

Другим основоположником англосаксонской геополитики, который первым объединил все ее составляющие в определенную систему, является Хэлфорд Джон Макиндер.

В теории Макиндера мы видим сочетание всех основных составляющих элементов геополитической мысли. В ней нашли свое выражение принципы «антропогеографии» и «политической географии», которые были представлены Фридрихом Ратцелем. Мысли о геополитических закономерностях исторического процесса, о законах экспансии, об объективной природе политических и стратегических конфликтов за контроль над территориями у Макиндера получают дальнейшее развитие [Дугин А.Г., 2015, с.47].

Первой и самой яркой работой Х. Макиндера был его доклад «Географическая ось истории», который был опубликован в 1904 году в «Географическом журнале». В нем он изложил основу своего видения истории и географии: «...настоящее десятилетие мы впервые находимся в ситуации, когда можно попытаться установить, с известной долей завершенности, связь между широкими географическими и историческими обобщениями. Впервые мы можем ощутить некоторые реальные пропорции в соотношении событий, происходящих на мировой арене, и выявить формулу, которая, так или иначе, выразит определенные аспекты географической преданности мировой истории» [Mackinder H.J., 1887, с.492].

В этой работе Х. Макиндер провозглашает принципы цивилизационного дуализма Суши и Моря. В статье «Географическая ось истории» он изложил теорию «Большой игры», под которой понималось противостояние Англии и Российской империи за контроль над важнейшими стратегическими пространствами евразийского материка, в первую очередь: Индией, Афганистаном, а также Кавказом и Ближним Востоком. В результате мы получили не просто концептуализацию противостояния британского империализма и русского стремления выйти на новый уровень планетарного господства, но совершенно новую науку. Макиндер, занимаясь практической политикой отмечал, что для укрепления позиций Великобритании, необходимо ослабить Российскую Империю.

Основным постулатом геополитической мысли Макиндера является разделение всех кочевых культур на две фундаментальные категории: кочевники Суши и кочевники Моря. Эти две разновидности кочевников придают динамику историческим процессам, постоянно, с разных сторон, и с Суши, и с Моря, оказывая политические, военные и культурные воздействия и заставляя существующие оседлые государства, культуры и народы постоянно отвечать на эти вызовы. Так мы переходим от кочевых народов к двум типам цивилизации, организованным по различным выкройкам, преследующим противоположные стратегические цели и основанным на

альтернативных по отношению друг к другу цивилизационных и культурных принципах. Одну из них можно назвать «цивилизацией Моря», другую – «цивилизацией Суши» [Mackinder H.J., 1904, с.141].

Цивилизация Моря имеет следующие признаки:

- тяготеет к освоению только береговой зоны, воздерживаясь от проникновения вглубь суши;
- утверждает динамичность и подвижность в качестве высших социальных ценностей;
- содействует инновациям и технологическим открытиям,
- развивает торговые формы общества, протокапитализм и капитализм (наемная армия, морская торговля и т.д.);
- способствует развитию обмена и автономизации финансовой сферы.

Эти черты «морского могущества» полностью совпадают с критериями, выделенными А. Мэхэном.

Цивилизация Суши, в свою очередь, имеет следующие признаки:

- простирается вглубь континента и берет свое начало в удаленных от берегов землях;
- формирует жесткие, иерархические общества мужского, воинственного типа на основе строгого подчинения, идеалов доблести и чести, агрессивности, преданности и верности;
- способствует созданию упорядоченных, но неподвижных социально-политических образований, не склонных к экономическому и технологическому развитию;
- благоприятствует становлению империй, деспотических и феодальных обществ с высоким уровнем сакрализации центральной власти и военизацией широких слоев населения (идея народа как армии);
- сдерживает культурный обмен и инновации консервативными и традиционалистскими установками в культуре.

Из выше представленного, мы можем сделать вывод, что геополитика как она есть, представляет собой комплексный политический, географический, стратегический, социологический, культурологический, экономический подход к интерпретации международных отношений на основе принципиального и неснимаемого цивилизационного дуализма – Суша против Моря, «теллуократия» против «таллассократии».

Наиболее известная сторона работ Маккиндера: его учение о роли Евразии, о «сердечной земле» (Heartland) (Приложение 2). Маккиндер применяет геополитический метод к современной ему политической карте мира и приходит к следующим выводам.

Цивилизация Моря в начале XX века:

- политически воплощена в Англии;
- идеологически – в либеральной демократии;
- экономически – в мировом индустриальном капитализме;
- культурно – в модернизме и современном европейском рационализме и индивидуализме.

Перед лицом Англии, осознанной геополитически, Маккиндер выделяет то, что может служить преградой на пути сохранения и укрепления ее планетарного могущества. И это Евразия – континентальная масса, в ядре которой находится «сердечная земля» - Heartland. Политически в Новое время она объединена под властью России. Если же ограничиться Европой, то ее наиболее «сухопутная» часть совпадает со Средней Европой и преимущественно с Германией. Еще один сухопутный фрагмент политически совпадает с историческими очертаниями китайского государства [Лебедева Т.П., 2008, с. 42].

Всю Евразию, Маккиндер, называет «мировым островом» (World Island). Вокруг него расположены два полумесяца – «большой полумесяц» (outer crescent), океанический, совпадающий в общих чертах с охватом британского мирового господства, и «малый полумесяц» (inner crescent). В центре «мирового острова», в зоне «heartland», находится «географическая

ось истории», то есть ядро цивилизации Суши в период расширения политической географии до общепланетарных масштабов.

Так конституируется геополитическая карта мира, впервые предложенная именно Маккиндером и впоследствии ставшая базовой моделью всей геополитической науки (Приложение 2).

По логике на вызов Маккиндера должны были ответить русские и выработать свою геополитику Heartland-a, которая бы показала свое видение ситуации и по евразийски бы ответила на атлантистский вызов. Но первыми оказались немцы в противопоставлении своей теории Маккиндеру, в первую очередь, Карл Хаусхофер.

Карл Хаусхофер развивал теории Ратцеля о «жизненном пространстве» с расширением этого концепта до формулы «большое пространство» – «Grossraum». Для развивающегося народа необходима территориальная экспансия, пределы которой обуславливаются вопросами: стратегической безопасности, наличием природных ресурсов, географическим ландшафтом местности, этносоциологической и этнокультурной структурой населения, факторами экономической географии.

Хаусхофер считает, что главная задача Европы в обрушении господства Англии с помощью освобождения от колониального гнета и выстроить совершенно иную модель. [Стариков Н.В., 2013, с. 217].

Основные теоретические идеи Хаусхофера наталкивают его на мысль, что границы должны изменяться [Haushofer K., 1952, с. 115]. Это не просто констатация исторического факта, что границы между государствами и народами постоянно меняют свою форму, но и проявление идеи того, что пространство является живым (Lebensraum) и как живое существо постоянно меняет свое местоположение – растет, сужается и перемещается. Границы не могут быть установленными раз и навсегда. Если государственный организм слабеет, ничто не может удержать внутренние и внешние силы от того, чтобы не воспользоваться этой слабостью и не попытаться установить над частью территорий альтернативный контроль.

Хаусхофер говорил, что континентальным державам необходимо жестко настаивать на установлении таких границ, которые были бы им выгодны, и не важно, что будут возражать представители морских держав. «По факту все могущественные державы ведут себя так, но новизна подхода К. Хаусхофера состоит в том, что он предлагает обсуждать существующие и желательные границы с позиций интересов континента и последовательно идти к их установлению на основе консенсуса между собой сухопутных держав» [Дугин А.Г., 2010, с. 213].

Одной из самых значимых предложений Карла Хаусхофера была концепция «Пан-идей». Она включала в себя принципы геополитических идей выгодных для цивилизаций суши. Пан-идеи представляли собой карту мира, которая была бы желательна для «людей Суши» как фундаментальный проект, альтернативный англосаксонскому видению «морского могущества».

Хаусхофер отмечал, что интеграция происходит безболезненнее всего по оси меридианов, в отличие от оси параллелей. Исходя из этого, северным землям легче устанавливать контроль над южными, которые являются менее развитыми. Но когда расширение происходит на запад или восток, чаще всего это заканчивается вооруженным конфликтом. Поэтому, заключает Хаусхофер, «мир должен быть интегрирован в «большие пространства» по оси Север-Юг, а не по оси Восток-Запад. Эту идею он емко выразил в небольшом, но чрезвычайно важном тексте «Геополитическая динамика меридианов и параллелей»» [Haushofer K., 1943, с.14].

Модель четырехполюсного мира, состоящего из реализации в пространстве четырех пан-идей, описана Хаусхофером в отдельной работе «Пан-идеи». Планета, приемлемая для континенталистов, должна быть организована как четыре меридиональные зоны (Приложение 3):

- Пан-Америка (во главе стоит США)
- Евро-Африка (южные зоны зависимы от Пан-Европы)
- Пан-Евразия (во главе стоит Россия, более развитая, чем южные соседи)

- Пан-Пацифик (зона японской доминации)

«Эти четыре зоны представляют собой четыре мощных центра силы на Севере и зависящие от них южные территории. Все четыре «пан-идеи» реализуются в интересах континентального начала, так как во главе четырех зон стоят континентальные державы: в отношении континентальной Европы, России и Японии это очевидно. США же придется открыть свое «сухопутное» измерение и стать континентальными, если они хотят вписаться в предполагаемую картину мира, а если они этого не захотят, то все остальные страны должны их заставить. Для этой цели и служит «континентальный блок» Берлин-Москва-Токио» [Дугин А.Г., 2010, с.241].

Делая выводы из основной теории Хаусхофера, можно сказать, что ему удалось составить модель противоположную англосаксонской геополитике, которая развивала бы государство через его сухопутные границы

Впервые, Рудольф Челлен, ученик Ратцеля, вводит понятие «геополитика» только в XX веке. Однозначного определения геополитики дать не возможно, так Н. В. Коновалов считает, что «геополитика – это понятие, характеризующее теорию и практику международных отношений, основанных на взаимоувязывании географических, геостратегических, социально-политических, военных, демографических, экономических и других факторов. Все эти разнообразные факторы национальной мощи рассматриваются с позиции соотношения сил в регионе или в мире целом»[Коновалов В.Н., 2010, с. 783].

В свою очередь, И. И. Санжаревский дает следующее определение: «геополитика – направление политической мысли, концепция, исходящая из признания интересов государства, распространяемых за пределами официально признанных границ. Изучает зависимость государственных действий от влияния географических факторов на состояние и эволюцию экономической, политической и социальной систем общества»[Санжаревский И.И., 2010, с. 217].

Из следующих определений мы можем выделить главные факторы геополитики:

- территория и ее протяженность на континенте;
- положение государства на континенте;
- сухопутное или морское расположение страны;
- соседство с другими государствами;
- протяженность сухопутных границ и береговой линии;
- климатические условия;
- земельные ресурсы и их качество;
- полезные ископаемые, которые способны обеспечить экономический рост страны;
- население страны и его характеристики.

Если рассматривать геополитику как постепенно развивающуюся науку с античности до наших дней, то можно выделить три основных этапа развития данной науки.

Зарождение геополитических учений, которые рассматривались как совокупность философского знания и исторических данных. Конец XIX – начало XX вв. этот период характеризовался становлением классической школы геополитики, а так же формированием и структурированием национальных школ и теорий. Уже после окончания Второй Мировой Войны, мы можем говорить о современной геополитике, хотя многие теории были сформулированы ранее.

После войны активно формируется новый взгляд на геополитическую структуру мира, пересматриваются основные теории и формируются новые школы. Много меняется: экономический строй, техническое оснащение, у стран появляется оружие способное уничтожить целые государства, стираются национальные, конфессиональные и этнические границы, и мир плавно переходит от концепции «суши и моря» к концепции освоения новых культурных и физических пространств.

1.2. Геополитическая характеристика Арктического региона

Арктика – единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу и включающий окраины материков Евразии и Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан с островами (кроме прибрежных островов Норвегии), а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов. Южная граница Арктики совпадает с южной границей зоны тундры. Площадь – около 27 млн км² [Большая Советская Энциклопедия, 1970, с. 203 – 205].

Поскольку в настоящее время в фокусе международной напряженности находятся энергетические проблемы, а так же из-за глобального потепления и быстрого таяния вековых ледников, Арктика оказывается в центре внимания большого количества стран, оставаясь предметом всевозможных споров, и интерес, увеличивается из года в год. Так Л.Г.Ивашов отмечает, что дефицит энергоресурсов на фоне динамичного развития восточных экономик и наращивания энергопотребления странами Запада, Латинской Америки, исламского мира, привел к противостоянию уже не отдельных стран, но цивилизаций и регионов – в связи с этим мощный вызов России бросает Арктика [Лукин Ю.Ф., 2013, с. 85].

Особые надежды связывают с освоением арктических месторождений углеводородного сырья. По оценкам Геологического управления США, в 19 Арктике находятся 90 млрд барр. нефти, 47,3 трлн куб. м газа, 44 млрд барр. газового конденсата, что составляет около 25 % неразведанных запасов углеводородов в мире [Circum-Arctic Resource Appraisal: Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle, 2008]. Северный морской путь (СМП) представляет собой важную транспортную артерию не только для России, но и для других стран и регионов планеты. Наконец, Арктика оказывает влияние на состояние окружающей среды во всём мире, в том числе на климат в географически удалённых регионах и уровень Мирового

океана. Существенное значение имеет то, что более 60% данных ресурсов приходится на территории, которые уже принадлежат или на которые, согласно нормам международного права, претендует Российская Федерация. И в будущем они могут стать основным источником нефти и газа для России. При этом добыча природных ресурсов в Арктике крайне сложна и опасна с точки зрения экологии.

В условиях сурового климата Арктики вероятность аварийных ситуаций возрастает в разы. Возможность ликвидации последствий разлива нефти, а также её эффективность осложняются многочисленными штормами с высокими волнами, густым туманом и многометровым льдом. Если авария произойдёт во время полярной ночи, которая длится здесь несколько месяцев, то работы по устранению последствий придётся проводить в темноте, практически наугад. Ещё одна опасность — айсберги, столкновение с которыми может стать роковым для нефтедобывающей платформы. Российский ученый Клименко В. В. отмечает, что климат Арктики в течение последних лет испытывал значительные колебания. За этот период времени произошло не менее трёх или четырёх значительных потеплений, вполне соизмеримых как по масштабам, так и по продолжительности со знаменитым «потеплением Арктики» первой половины XX века. Колебания климата в период, предшествующий эпохе инструментальных наблюдений, полностью определялись изменением естественных факторов и, в первую очередь, скорости вращения Земли и характера атмосферной циркуляции. Учёные предсказывают чрезвычайно сильное потепление российской Арктики уже в 30-х годах XXI столетия [Клименко В. В., 2006, № 1, с. 179 – 217].

Льды Арктики имеют огромное значение для климатической системы Земли. Ледяная шапка отражает солнечные лучи и таким образом не даёт планете перегреться. Кроме того, арктические льды играют большую роль в системах циркуляции воды в океанах [Большая Советская Энциклопедия, 1970, с. 205]. Таким образом, считает профессор Ковалев А.А., Арктический регион с сушей и водными пространствами по своим климатическим и, в

первую очередь, ледовым условиям значительно отличается от других частей Мирового океана. Приполярные государства, экономические инфраструктуры и интересы населения которых во многих аспектах связаны с пространственным и ресурсным потенциалом Крайнего Севера, на протяжении десятилетий прилагали усилия по изучению, хозяйственному, культурному и иному освоению региона, его обороне, сохранению экологической сферы и находящихся там природных ресурсов.

Этот регион считается сосредоточением политических, правовых, экономических, военно- стратегических, экологических и социальных интересов. Именно эти интересы влияют на характер принимаемых приарктическими государствами законодательных актов и заключаемых ими международных договоров [Ковалев А.А., 2013, с 26]. Исходя из этого, можно сделать вывод, что Арктика является одним из наиболее богатых ресурсами регионов планеты.

Наличие больших запасов минерального сырья на арктическом шельфе подтверждается практически всеми экспертными оценками. Прибыльность их освоения вполне достижима. Обозначим основных акторов, которые имеют притязания на Арктический регион. Первая и самая важная группа акторов, определяющая положение вещей в регионе – это пять официальных арктических государств: Россия, Норвегия, Дания, Канада и США. Данные государства имеют преимущество в освоении Арктики, поскольку имеют побережье на Северном Ледовитом океане. Второй группой являются страны, не имеющие прямого выхода к Северному Ледовитому океану, но находящиеся в непосредственной близости к Полярному кругу. Это Исландия, Швеция и Финляндия. Третья группа включает международные организации стран Запада, стремящиеся реализовывать свои интересы в Арктическом регионе (НАТО, Европейский союз). И наконец, четвертая группа акторов, заинтересованных в освоении Арктики, включает страны Азии, а именно Китай, Южная Корея, Япония, Индия. Соответственно, освоение континентального шельфа является ключевой задачей государств в

долгосрочной перспективе. Во многом от решения этой задачи зависит дальнейшее развитие региона. Поскольку, здесь тесно переплетаются экономические и политические притязания у описанных выше государств, отсюда следует, что разрешение этих притязаний во многом будет зависеть от дальнейшего направления международного сотрудничества.

Профессор А. А. Ковалев в своей работе отмечает, что успех в деле юридической защиты и реализации различных интересов государств в Арктике во многом зависит от четкого уяснения международного режима Арктического морского региона и применения его положений в практической деятельности государств и организаций в этом регионе. Однако международно-правовой статус Арктики до сих пор остается неопределенным [Ковалев А. А., 2013, с 32].

Сложность решения проблемы правового режима Северного Ледовитого океана и прибрежных арктических морей обусловлена разными подходами к определению этого участка земного шара. С одной стороны, он может рассматриваться как открытое море со всеми вытекающими из этого понимания международно-правовыми последствиями. С другой стороны, Северный Ледовитый океан в своей значительной части представляет ледяную поверхность и поэтому может рассматриваться как особый вид государственной территории пяти прилегающих к нему стран мира, которые разделили океан на полярные секторы, а все земли и острова, а так же покрытые льдом поверхности, находящиеся в пределах полярного сектора той или иной страны, входят в состав государственной территории. Это объясняет разность подходов приарктических государств в применении международно-правовых и внутригосударственных актов при решении увеличивающихся межгосударственных споров по использованию пространств и ресурсов Арктики (Приложение 4).

Например, в основе российской позиции, выступающей за применение секторального принципа при решении этих споров, стоит утверждение, что еще в 1920-х годах сложилась обычная норма международного права,

предусматривающая распределение арктических территорий на секторы по принципу тяготения их к побережьям приполярных государств. Этой обычной нормой устанавливается, что сектор находится под юрисдикцией приарктического государства и на острова и земли, находящиеся в этом секторе, распространяется суверенитет этих государств. Целью секторального разделения Арктики стало вполне обоснованное стремление отдельных приарктических государств, в частности России, исключить из действия общих установлений международного морского права районы, географические и климатические особенности которых делают их особо значимыми для этих государств. Однако, как отмечает профессор Ковалев А. А., эта норма не нашла подтверждения в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Конвенция установила территориальное море шириной до 12 миль, на которое, равно как и на воздушное пространство над ним, на его дно и недра, распространяется полный суверенитет прибрежного государства, и 200-мильную исключительную экономическую зону, отсчитываемую от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориальных вод. Дно морей и океанов и недра под ними, не находящиеся под чьей-либо юрисдикцией, объявляются общим наследием человечества, то есть все государства мира имеют равные права на разработку их природных ресурсов, и любое из них имеет право подать в ООН и иные специализированные органы заявку на разработку глубоководных ресурсов морского дна. Решение о разработке таких ресурсов принимается Международным органом по морскому дну. Эта заявка может быть принята, если в Комиссию ООН по границам континентального шельфа будут предъявлены доказательства, что морское дно – геологическое продолжение материкового шельфа [Ковалев А. А., 2013, с. 33].

Вопрос о 200-мильной экономической зоны вокруг Шпицбергена является болевой точкой во взаимоотношениях Норвегии и России, а так же вопрос о режиме шельфа и морских акваторий, прилегающих к архипелагу. Суть проблемы заключается в том, как исчислять шельф архипелага и какой

распространять на него режим. Важно понимать, что сами по себе границы полярных секторов не считаются государственными границами, а установление тем или иным государством полярного сектора не предreshает вопроса о правовом режиме входящих в этот сектор морских пространств. При этом другие государства тоже претендуют на расширение шельфа за счет тех же самых районов Арктики. Канада считает, что хребет Ломоносова начинается с Американского материка, а Дания выдвигает гипотезу, что хребет – это затонувшая часть Гренландии, которая является датской территорией [Арктическая безопасность северных стран, 2009]. Одновременно в Гренландии достаточно заметны политические силы, стремящиеся выйти из под контроля Дании, чтобы самостоятельно распорядиться правами на арктический шельф. О статусе территорий Арктики, которые находятся еще севернее, Конвенция ООН по морскому праву говорит лишь о том, что ни одно государство не может предъявлять на них свои исключительные права. В настоящее время акватория не принадлежит ни одному из государств. Она контролируется Международным управлением по проблемам морского дна в Кингстоне (Ямайка). Проблема усугубляется лишь тем, что США до сих пор не присоединилась к Конвенции по морскому праву, чем максимально освободила себе руки. Это обстоятельство также затрудняет урегулирование спорных вопросов и совместную экономическую деятельность в Арктике.

Как было сказано выше, помимо пяти официальных арктических государств (Россия, США, Канада, Норвегия, Дания) ряд других стран так же претендует на участие в освоении Арктики. Так, Финляндия, Швеция, Китай, Япония, Южная Корея и др., не имеющие статуса полярных стран, считают, что политика арктических государств, стремящихся «поделить» Арктику между собой, является недальновидной и дестабилизирующей ситуацию в регионе.

Эти страны рассматривают ресурсы Арктики как достояние всего человечества, и поэтому освоение её природных богатств должно проходить

в рамках максимально широкого международного сотрудничества. Все желающие и имеющие для этого технические и финансовый возможности должны иметь доступ к эксплуатации ресурсов этого региона. Для этого нужно выработать дополнительные международно-правовые договоренности. В будущем не следует исключать возможности появления в регионе многосторонних и двусторонних коалиций на антироссийской основе. Об этом говорит желание ЕС выработать самостоятельную политику, а так же стремление сделать НАТО главным форумом для разрешения различных проблем в Арктике и попытки некоторых государств опереться на влияние США для урегулирования двусторонних споров.

Таким образом, мы можем сказать, что Арктика – единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу и включающий окраины материков Евразии и Северной Америки, почти весь Северный Ледовитый океан с островами, а так же прилегающие части Атлантического и Тихого океанов. В Арктике содержится колоссальное количество неразработанных энергоресурсов – нефти и газа (Приложение 5). Наличие больших запасов минерального сырья на арктическом шельфе подтверждается практически всеми экспертными оценками (Приложение 4). В связи с тем, что на сегодняшний день энергетические проблемы в международных отношениях выходят на передний план, Арктика начинает играть важную роль на международной арене.

Основные акторы, имеющие притязания на Арктическом регионе: 1) пять официальных арктических государств: Россия, Норвегия, Дания, Канада и США; 2) страны, не имеющие прямого выхода к Северному Ледовитому океану, но находящиеся в непосредственной близости к Полярному кругу. Это Исландия, Швеция и Финляндия; 3) международные организации стран Запада (НАТО, Европейский союз); 4) страны Азии, а именно Китай, Южная Корея, Япония, Индия и так далее. Существуют два подхода, к определению правового режима Арктического региона. С одной стороны, он может

рассматриваться как открытое море со всеми вытекающими из этого понимания международно-правовыми последствиями.

С другой стороны, Северный Ледовитый океан рассматривается как особый вид государственной территории пяти прилегающих к нему стран мира, которые разделили океан на полярные секторы, входящие в состав государственной территории. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. установила территориальное море шириной до 12 миль, на которое распространяется полный суверенитет прибрежного государства, и 200-мильную 26 исключительную экономическую зону, отсчитываемую от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориальных вод. Все государства мира имеют равные права на разработку их природных ресурсов, и любое из них имеет право подать в ООН и иные специализированные органы заявку на разработку глубоководных ресурсов морского дна. Исходя, из противоречия этих подходов, следует, что международно-правовой статус до сих пор не определен. Таким образом, с одной стороны в Арктике, растет конкуренция между основными игроками, стремящимися добиться усиления своих позиций в регионе, с другой, ни один крупный проект не может быть реализован какой бы то ни было арктической страной в одиночку. Налаживание полноценного и разностороннего сотрудничества между арктическими странами является залогом нахождения адекватных ответов на новые угрозы и вызовы, связанные, например, с проблемами экологической безопасности, вызванными климатическими изменениями и имеющими, в этой связи невоенный характер.

1.3. Международно-правовые нормы регулирования Арктического пространства

Арктический регион с сушей и водными пространствами по своим климатическим и ледовым условиям значительно отличается от других

частей Мирового океана. Приполярные государства, экономические инфраструктуры и интересы населения которых во многих аспектах связаны с пространственным и ресурсным потенциалом Крайнего Севера, на протяжении десятилетий прилагали усилия по изучению, хозяйственному, культурному и иному освоению региона, его обороне, сохранению экологии и находящихся там природных ресурсов. Этот регион издавна считался сосредоточением политических, правовых, экономических, военно-стратегических, экологических и социальных интересов. Именно эти интересы влияют на характер принимаемых приарктическими государствами законодательных актов и заключаемых ими международных договоров [Ковалев А., 2009, с.117].

На протяжении всей истории территориальные вопросы занимали первостепенное значение в международных отношениях, а сегодня и в мировой политике. Нередки случаи, когда подобный вопрос был источником вооруженных конфликтов и войн, а претензии на чужие земли были весомым аргументом в различных геополитических концепциях и построениях. Исключением не стала и перспективная территория Арктики.

С 70-х - 80х годов XX века между СССР и США после принятия ряда нормативных актов по сохранению рыбных запасов сложилась ситуация, когда в некоторых районах Берингова моря 200-мильные зоны США и СССР стали перекрывать друг друга. Что привело к необходимости разграничения морских пространств между ними. Позже, в 1990 г. между СССР и США было подписано Соглашение о разграничении морских пространств. По которому США, из-за уступок со стороны СССР получили богатые морские пространства. В итоге Россия несет большие потери в рыбном промысле [Дьякова Н.А., 2007, с.76].

В настоящее время Соглашение применяется обеими сторонами в Чукотском море и северной части Берингова моря, однако, оно не было ратифицировано ни СССР, ни Россией.

Среди приарктических стран имеются также претензии на расширение своего морского дна. Среди которых - Россия и Норвегия, подавшие заявки в ООН на уточнение границ шельфа. Что касается США, то они не могут подать соответствующую заявку, поскольку ими не была ратифицирована Конвенция 1982 г. Канада и Дания в свою очередь по отношению к Гренландии свои заявки не подавали.

На сегодняшний день существует немало правовых разногласий по территориальным вопросам, прежде всего в морских пространствах. Ярким примером является юридический спор о статусе Северо-Западного прохода (далее - СЗП), который идет вдоль берегов Северной Америки и представляет собой сеть из нескольких морских маршрутов через Канадский Арктический архипелаг, содержащий около 19 тыс. островов, множество скал и рифов (Приложение 6) [Коновалов А.М., 2011, с.87].

Как утверждают эксперты, юридический спор о статусе СЗП не ставит под сомнение его принадлежность Канаде: данный проход огибает тысячи канадских островов. По их мнению проблема заключается в следующем: США на протяжении долгого времени считают, что путь отвечает правовым критериям международного пролива, поскольку соединяет две части открытого моря (Северный Ледовитый и Атлантический океаны) и используется для международного судоходства. С этой точки зрения водный путь считается канадской территорией, но иностранные суда имеют право транзитного прохода через него [Кортунова М.В., Общая оценка коммуникационного потенциала Арктики и арктических маршрутов. Состояние ее транспортной инфраструктуры 2015].

Канада же настаивает на том, что проход относится к внутренним водам и имеет тот же юридический статус, что и внутренние водные акватории. Соответственно, иностранные суда обязаны запрашивать разрешение на вход в эти воды и на всем протяжении пути находиться в юрисдикции Канады. Однако за последний век Канада несколько раз меняла свою юридическую позицию, что давало повод обвинять канадские власти в

непоследовательности и ослабляло аргументы страны в данном споре [Байерз М., 2011, с.15].

Несмотря на разные позиции, еще в 1988 г. США и Канада договорились о сотрудничестве в Арктическом регионе и подписали соответствующее соглашение, которое регулирует порядок передвижения американских судов в водах СЗП [Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on Arctic Cooperation, 1995, p.61].

Для России важной составляющей юридического статуса Арктики является правовой режим национальной транспортной коммуникации - Северного морского пути (далее – СМП, Севморпуть), который имеет существенную особенность, обусловленную климатическими и гидрологическими факторами: у него нет единой и фиксированной трассы. Примечательно, что юридическая позиция России в отношении СМП идентична той, которую приняла Канада в отношении СЗП. США выступают против претензий и заявлений России о том, что ключевые части СМП представляют собой ее территориальные воды.

Еще в 1985 г. Советский Союз выразил поддержку юридической позиции Канады, когда США отправили ледокол через СЗП. Признание Канадой претензий СССР на СМП значительно усилило бы юридические позиции обеих стран, однако, во времена холодной войны Канада никак не могла поддержать Советский Союз в споре с Соединенными Штатами [Фадеев А., 2013, с.13].

Очевидно, что расширяющееся международное сотрудничество в области развития транспортных коммуникаций на Крайнем Севере способно решить многие правовые вопросы, касающиеся деятельности в Арктической зоне.

Для плавания по трассам Северного морского пути предусмотрен особый режим, так как этот путь рассматривается как исторически сложившаяся транспортная коммуникация России. Плавание осуществляется

в соответствии со специальными правилами, которые устанавливает российская сторона согласно статье 234 Конвенции. Следовательно, все преимущества в эксплуатации данного направления находятся у России.

Однако, такие организации как НАТО и Европейский Союз придерживаются иной точки зрения, которую они выразили в своих документах касательно международно-правовых основ деятельности в Арктическом регионе. В качестве главного применимого к Арктике источника международного права называется не эта широкая по своему содержанию правовая основа сотрудничества в регионе, а один глобальный международный договор - Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.. Так, в базовом политико-правовом документе ЕС об Арктике «Развитие политики Европейского союза в отношении Арктического региона: прогресс с 2008 года и последующие шаги» (от 2012 г.) отмечено, что ЕС «рассматривает Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. в качестве ключевой основы для управления Северным Ледовитым океаном» [Вылегжанин А.Н., 2013, с.5].

Тот же подход отражен и в официальной позиции НАТО: «Конвенция ООН по морскому праву 1982 года является юридической основой, которая применяется к Северному Ледовитому океану» – говорится в речи генерального секретаря альянса, от 2009 г.

Вопреки такому подходу российская доктрина международного права обращает внимание на особые права именно приарктических государств в отношении региона. Их роль в формировании правового положения Северного Ледовитого океана была и остается определяющей. В условиях Арктики «не срабатывают» глобальные механизмы, созданные Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., и не только из-за колоссальных отличий ледяных пространств Севера от теплых вод Индийского океана, но и потому, что одно из пяти арктических прибрежных государств не является участником Конвенции 1982 г. и не исполняет обязательства по конвенции, к примеру, по ограничению своего арктического шельфа. Следовательно, если одно из арктических государств не выполняет такие глобальные

ограничения, а другое - выполняет, то результат такого определения границ шельфа в Арктике не является справедливым. Напротив, региональным подходом в этом случае достигается справедливый результат [Вылегжанин А.Н., 2013, с.6].

Однако, не все спорные моменты остаются открытыми. Так, в своей статье один из основателей НКО «Полярный круг» Борджерсон С. пишет, что ряд разногласий между Арктическими державами удалось урегулировать: «В 2010 г. Россия и Норвегия разрешили давние разногласия по поводу морской границы вблизи архипелага Шпицберген, а Канада и Дания в настоящее время изучают предложение о разделе необитаемого скалистого острова Ханс, принадлежность которого оспаривалась на протяжении нескольких десятилетий» [Борджерсон С., 2013, с.5].

Мы видим, что спорные ситуации касательно вопросов морских границ в Арктике существуют, но их осталось немного. Тем не менее, чтобы решить существующие и предотвратить возможные разногласия, по сей день вырабатывается соответствующая правовая база.

Международно-правовой режим управления территориями Арктики формировался в течение долгого времени и тесно связан с практикой международного права в отношении приобретения суверенитета на никому не принадлежащие земли так называемые «terra nullius». Международно-правовая доктрина и практика международного права твердо придерживались позиции, что факт открытия «terra nullius» при оставлении некоторых признаков принадлежности государству первооткрывателю достаточен для получения правового титула на эту землю [Валеев Р.М., Курдюков Г.И., 2010, с.382].

Впервые в закреплении за собой какой-либо территории на юридическом поле была Канада. Так, ее правительство еще в 1909 г. объявило своей собственностью все земли и острова, как открытые, так и перспективные лежащие к западу от Гренландии, между Канадой и Северным полюсом. А уже с 1925 г. запретила иностранным государствам

осуществлять различного рода деятельность на подконтрольной территории, без своего разрешения [Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах, 2013, Т.1, с.33].

В 1926 г. Советский Союз выступил с инициативой разделить зону Арктики на сектора, опираясь на линии, проходящие от Северного полюса к восточному и западному окраинам северного побережья СССР. Однако из-за недоступности региона на это предложение не было уделено должного внимания. Лишь в 1973 г. на 3-ей конференции ООН по морскому праву была поднята проблема границ национальной юрисдикции в море, и как результат спустя 9 лет достигнуто широкоохватное соглашение, сыгравшее огромную роль в установлении универсального правопорядка в морских делах и улучшении сотрудничества и координации различных видов деятельности государств на море в целом и в Арктике в частности. Согласно Постановлению Президиума ЦИК СССР, 1926 г. к сухопутной Арктической зоне России относятся Норильск, часть территорий Архангельской области, земли и острова в Северном Ледовитом океане, Ямало-Ненецкий, Чукотский, Ненецкий автономные округа и Мурманская область [Постановление Президиума ЦИК СССР от 5 апреля 1926 года «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане»].

Под юрисдикцией США находятся территории севернее полярного круга, а также земли севернее и западнее от границы и смежные моря: Чукотское, Берингово, Бофорта и Северный Ледовитый океан. Норвегия в рамках юридического поля не определяет границы своих арктических территорий, но в «Руководстве по проведению морских работ о нефти и газа в Арктике» указала координаты севернее 65 градусов северной широты относительно Норвежского моря. К арктической области Дании относятся Гренландия и Фарерские острова

Процесс становления правового статуса Арктики продолжает ход своего развития и на современном этапе. В настоящее время правовой режим

Арктики базируется на нормах международного права и национального законодательства арктических государств, так называемого Арктического совета. Который включает в себя следующие страны: Россия, США, Канада, Норвегия, Дания, Исландия, Финляндия, Швеция.

В отношении Арктики действуют ряд универсальных конвенций - ранее упомянутая Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Чикагская конвенция о гражданской авиации 1944 г., Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в трех средах 1963 г. и прочие.

Согласно данным Российского совета по международным делам в рамках данного региона действуют три международных договора на региональном уровне: Соглашение о сохранении белых медведей (от 1973 г.), Соглашение между правительствами государств-членов Совета Баренцева/Евроарктического региона о сотрудничестве в области предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации (от 2008 г.) и Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (2011г.) [Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах, 2013, Т.3.с.2-8]

А так же большое количество двусторонних договоров арктических государств. Среди которых 14 заключены между Россией (СССР) и иными государствами, остальные 4 соглашения подписаны между Канадой и США, Данией и Чили. Помимо прочего, все арктические государства в своей деятельности обязаны учитывать положения этих и иных договоров. Следует отметить факт, который подчеркивают многие исследователи: в отличие от Антарктики, не существует единого международно-правового законодательного акта, способного определить статус Арктического региона в целом [Валеев Р.М, 2010, с.624].

Юридический статус морских пространств Арктики, как части Мирового океана определяется Женевской Конвенцией 1958 г. об открытом море и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Большинство вопросов, касающихся делимитации морских границ арктических государств,

разграничения экономических зон и континентального шельфа закреплены в рамках двустороннего сотрудничества.

Основу для развития основополагающей Конвенции 1982 г. заложили **Женевские морские соглашения от 1958 г.** как результат претерпевшие ряд трансформаций. На тот момент международному сообществу не удалось достичь соглашений относительно ширины территориального моря, 14 государств требовали установления 12-мильного территориального моря, тогда как к 1970 г. приблизительно 45 государств установили 12-мильное территориальное море и 57 государств установили территориальное море шириной 12 и более миль. Действительно, как говорится в резюме ноты Канады Правительству США, норма о трехмильном территориальном море, за которое в настоящее время выступают только 24 страны, была сама по себе выработана практикой государств [Резюме ноты Канады Правительству США от 16 апреля 1970 г.].

Существенным недостатком Конвенции 1958 года было отсутствие определения внешних пределов континентального шельфа. По Конвенции, термин «континентальный шельф» употреблялся к морскому дну «подводных районов, примыкающих к берегу, но находящихся вне зоны территориального моря, до глубины 200 метров или за этим пределом до такого места, до которого глубина покрывающих вод позволяет разработку естественных богатств этих районов» [Женевская конвенция об открытом море от 29 апреля 1958 г.].

Иначе говоря, в Женевской конвенции основой для определения внешних пределов континентального шельфа являются критерии незначительной глубины вод, покрывающих шельф (200 м), расположение его вблизи берега (примыкание) и критерий возможности разработки ресурсов [Казмин Ю.Б., 2010, с.74].

Кроме того, опираясь на данную Конвенцию, отныне границы полярных секторов арктических государств никоим образом недопустимо рассматривать в качестве государственных границ, которые устанавливаются

в соответствии с конвенцией «О территориальных водах и прилежащей зоне». Сектор - это, прежде всего, зона реализации исторически сложившихся прав, оборонных, экономических, природоресурсных, природоохранных интересов конкретного арктического государства [Колосов Ю. М., Кривчикова Э.С., 2009, с.4]

Конвенция Организаций Объединенных Наций по морскому праву была принята 30 апреля 1982 года 3-ей конференцией по морскому праву. Чуть позднее, 10 декабря того же года Конвенция была открыта для подписания в Монтего-Бей (Ямайка). В первый же день ее подписали 117 государств, в том числе и Советский Союз. Документ включает в себя 17 частей, 320 статей и 9 приложений.

Согласно ей территория государства включает лишь шельф, тогда как внешельфовая зона объявляется международной. Статья 76 конвенции автоматически устанавливает границы шельфа в 200 морских миль, однако предоставляет государству право претендовать на шельф, простирающийся за эту границу. Для реализации этого права стране необходимо подать заявку в специальный международный орган - Комиссию ООН по границам континентального шельфа. Прежде чем подать заявку на расширение шельфа, государство должно урегулировать спорные вопросы с другими заинтересованными странами.

На современном этапе между приарктическими государствами существуют некоторые расхождения относительно арктического шельфа в Северном Ледовитом океане. Они связаны с применением различными государствами разных принципов проведения разграничительных линий по дну океана - равной удаленности, секторального, по границам континентального шельфа. Так, в настоящее время Россия, Дания и Канада выдвигают аргументы на принадлежность хребта Ломоносова.

Воронков также отмечает, что положения Конвенции позволяют при определенных обстоятельствах расширить до 350 морских миль зону их национальной юрисдикции в Северном Ледовитом океане. И в настоящее

время вышеупомянутые 3 государства собирают доказательства в поддержку притязаний на расширение своих шельфов до 350 морских миль, чтобы предоставить их в Комиссию ООН по границам континентального шельфа. Так, в статье 76 п.6 Конвенции указано: «Несмотря на положения пункта 5, на подводных хребтах внешние границы континентального шельфа не выходят за пределы 350 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Настоящий пункт не применяется к подводным возвышенностям, которые являются естественными компонентами материковой окраины, таким, как ее плато, поднятия, вздутия, банки и отроги» [Конвенция 1982, ст.76, п.6].

Как отмечает Гудев П.А.: «за Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. закрепился статус своеобразной «Конституции морей». Многие дипломаты, юристы-международники и политологи считают ее «выдающимся достижением международного сообщества, уступающим по своему значению лишь Уставу ООН» [Конституция для океанов].

Большинство специалистов в области международного права склонны рассматривать Конвенцию как всеобъемлющий уникальный международный договор, своеобразную историческую веха в области кодификации и развития международно-правовых норм, призванных регламентировать режим пользования Мирового океана и регулировать основные виды деятельности по его использованию, изучению или освоению» [Larson D., 1994, p.79].

Неприсоединение крупнейшей морской и военно-морской державы - Соединенных Штатов - к данной Конвенции еще более подрывает установленный ею режим. При этом США не только не присоединились к ней, но и к целому ряду других международных договоров, которые касаются Мирового океана. Каждый раз такой шаг со стороны США можно объяснить тем, что данные международные соглашения в целом или же частично не соответствуют американским национальным интересам. Их учет всегда ставится Вашингтоном превыше всего, а соблюдение норм национального

законодательства зачастую объявляется более приоритетным, чем следование договорным нормам. Несмотря на то, что США не участвуют в Конвенции 1982 г., они являются, единственным государством, которое силами своих экспертов, прежде всего действующих и бывших представителей Военно-морских сил, ведет постоянный мониторинг неисполнения и нарушения норм данного документа, более того формирует повестку для их международного обсуждения. Именно военно-морские эксперты США с регулярной периодичностью выпускают «Справочные руководства по морским правопритязаниям» [Гудев П.А., 2014, с.9].

Однако, отказ американского Сената ратифицировать Конвенцию по морскому праву означает, что Соединенные Штаты не ограничивают ширину своего континентального шельфа в Арктике в принципе. В результате американцы могут использовать ресурсы арктического шельфа не только наравне с другими прибрежными странами, но и с определенными конкурентными преимуществами, так как финансовые и ограничительные обязательства Конвенции не могут применяться к США. Вместе с тем в 2008 г. США подписали Илулиссатскую декларацию пяти арктических прибрежных государств, а в 2013 г. Кирунскую декларацию Арктического совета, в соответствии с которыми взяли на себя обязательство действовать в соответствии с международным, в том числе морским правом. В утвержденной президентом Обамой 10 мая 2013 г. новой Национальной стратегии для Арктического региона указывается, что «хотя в настоящее время Соединенные Штаты не являются участником Конвенции, мы продолжим поддержку и соблюдение принципов, установленных обычным международным правом, нашедшим отражение в Конвенции» [Воронков Л.С., Арктика на восьмерых 2013].

Что касается правовой базы России в рамках Арктического региона, то следует отметить, в ст. 15 Конституции Российской Федерации декларируется, что «Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются

составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора» (т.е. правила и нормы Конвенции превыше).

Также в 1997 году Правительство подписало ряд документов, среди которых Федеральный закон №30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» и Постановление Правительства №717 «О порядке утверждения перечней географических координат точек, определяющих линии внешних границ континентального шельфа Российской Федерации». Подписание вышеуказанных документов ознаменовало процесс применения положений ст. 76 Конвенции 1982 г. к определению протяженности российского континентального шельфа за пределами 200-мильной зоны от исходных линий.

Более того, Российская Федерация стала первым государством из всех приморских, в том числе арктических, подавшим 20 декабря 2001 г. официальную заявку в Комиссию по границам континентального шельфа в отношении Северного Ледовитого и Тихого океанов. Тем самым был пройден своеобразный исторический рубеж: Конвенция 1982 стала во все большей степени рассматриваться в качестве ключевого и универсального правового регулятора в Арктике, морском районе, который долгие годы в силу климатических условий и военно-политического противостояния времен «холодной войны» был фактически закрыт для большинства неарктических государств. Перспективы расширения возможностей по осуществлению различных видов морехозяйственной деятельности в Арктике, обусловленные прогнозируемым уменьшением ледового слоя, вызвали повышенный интерес со стороны других приморских и внутриконтинентальных государств. Предоставленные им в рамках Конвенции 1982 г. возможности по осуществлению тех или иных видов

экономической деятельности как в зонах юрисдикции арктических государств, так и за ее пределами (например, в открытом море), стали рассматриваться ими в качестве главного свидетельства изменения политико-правового статуса этого морского региона. Разработанное арктическими странами национальное морское законодательство было объявлено зависимым от положений Конвенции 1982 г. [Гудев П.А., 2014, с 113].

Особенности правового режима Арктики отмечены в **Илулиссатской декларации**, подписанной пятью арктическими прибрежными государствами - Россией, Данией, Канадой, Норвегией и США в 2008 г. в Илулиссате, Гренландия. На официальном сайте МИД России дан перевод документа, который гласит, что «в силу своего суверенитета, суверенных прав и юрисдикции над значительными районами Северного Ледовитого океана пять прибрежных государств находятся в уникальном положении для реагирования» на современные вызовы в Северном Ледовитом океане. Отмечено также, что «Северный Ледовитый океан представляет собой уникальную экосистему», и «пять прибрежных государств играют ведущую роль в ее охране» [The Illulissat Declaration. Arctic Ocean Conference].

Прибрежные страны подтвердили свои суверенные права на северные территории, воды, шельфы, биологические и природные ресурсы. Кроме того, обязались регулировать возникающие противоречия опираясь на Конвенцию 1982 г. и иную нормативно-правовую базу. Они отвергли идею «установления в Арктике международного режима управления».

Как отмечает Воронков Л.С. в Канаде в 2010 г. участники второй встречи прибрежных стран заявили о намерении тесно сотрудничать по широкому кругу вопросов, например, об определении внешних границ их континентального шельфа [Воронков Л.С., Арктика на восьмерых 2013].

В Швеции в 2013 году министрами иностранных дел стран Арктического совета была подписана **Кирунская декларация** в рамках Восьмой Министерской сессии Арктического совета и Соглашение о сотрудничестве в области готовности реагирования на загрязнение нефтью

моря в Арктике. По итогам которой были приняты новые наблюдатели: «Приветствуем Китай, Индию, Италию, Японию, Республику Корея и Сингапур в качестве новых государств-наблюдателей» [Абдуллин А., 2015, с. 73].

За последние десять лет наметилась тенденция к координации арктической политики североевропейских стран, таких как Норвегия, Дания, Исландия, Финляндия, Швеция. Только две из них являются членами Арктического Совета. Наличие сильных конкурентов, таких как Россия, США и Канада, подталкивают их к созданию единого блока в вопросах арктической политики. Для своей североевропейские страны создали достаточно прочную институциональную базу своей политики в регионе:

1. Совет министров северных стран (СМСС),
2. Северный совет,
3. Северный инвестиционный банк,
4. Северный фонд развития,
5. NEFCO (Северная экологическая финансовая корпорация),
6. Северный проектный

В 2002 г. Совет министров северных стран разработал программу арктического сотрудничества, которая изменяется каждые 3 года. В помощь ПАС был создан Арктический консультативно-экспертный совет, который разрабатывает рекомендации для Совета министров северных стран и действующего под эгидой последнего Комитета северного сотрудничества, а также следит, чтобы деятельность Совета министров не повторяла работу других организаций и прежде всего Арктического Совета.

Североевропейские страны считают, что Арктический совет должен стать основной организацией для решения региональных проблем в Арктике и превратиться в авторитетный международный орган, все члены которого будут действовать сообща. Прежде всего, приданию Арктическому совету роли более весомой организации мешает нежелание США терять свободу

действий в регионе и вписываться в рамки каких-либо международных организаций [Лукин Ю.Ф., 2013, с. 203].

Дания, Швеция и Финляндия, входящие в Евросоюз, выступают за предоставление ЕС статуса постоянного наблюдателя. Из последних инициатив Арктического совета, активно поддержанных пятеркой североевропейских стран, можно назвать разработку в его рамках Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике. Страны Северной Европы, стараются проводить единый курс в рамках Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР), который был создан по инициативе Норвегии в 1993 году и куда входят не только представители североевропейских стран и Россия, но и комиссия европейских государств. Такие страны как: Великобритания, Германия, Италия, Канада, Нидерланды, Польша, Франция, США, Япония имеют статус наблюдателей. Сейчас СБЕР ацентируется на вопросах охраны окружающей среды, развития региональной инфраструктуры и либерализации таможенной политики [Уткин С.В. 201, с. 242].

Так же существует ряд финансовых учреждений, ориентированных на Арктический регион:

1. Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР);
2. Европейский инвестиционный банк (ЕИБ);
3. Инвестиционный банк стран Северной Европы (ИБСЕ);
4. Экологическая финансовая корпорация стран Северной Европы (ЭФКСЕ);
5. Проектный фонд стран Северной Европы (ПФСЕ).

Таким образом, в рамках Арктического региона существует большая национальная, двусторонняя, региональная и международная правовая база, регулирующая большой диапазон сфер деятельности и принадлежности территорий. В общей сложности на сегодняшний день известно примерно о

70 таких документах. Несмотря на то, что часть из них была создана с целью урегулирования конфликтов, на практике мы видим, что она не в силах защитить от возникновения спорных ситуаций. К примеру, таких как принадлежность Северного морского пути и Северо-Западного прохода или возникновение претензий на расширение своего морского дна.

Исходя из вышесказанного, мы можем сделать вывод, что существует большое количество различных деклараций и соглашений касательно Арктического региона. Однако, поскольку международно-правовой статус Арктики по-прежнему остается неопределенным, отсюда следует, что правовое пространство Арктики находится в процессе формирования. Обозначим основные документы, действующие в Арктическом регионе:

- 1) Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.;
- 2) Стратегия защиты окружающей среды Арктики, регулирующая вопросы сотрудничества в различных областях научных исследований;
- 3) Российско-норвежское соглашения, регулирующее вопросы двустороннего межгосударственного сотрудничества на субрегиональном уровне – Баренцева (Евроарктического) региона;
- 4) Нуукская декларация об окружающей среде и развитии в Арктике, которая посвящена стратегическому планированию деятельности по защите окружающей среды в Арктике;
- 5) Декларация Тромсе, в которой установлены первоочередные проекты Северного форума;
- 6) Декларация об учреждении Арктического совета, провозглашающая его создание.

Все приарктические государства, так или иначе, выступают за охрану окружающей среды и безопасное развитие данного региона. Однако существует ряд противоречий, касающийся разработки континентального

шельфа и его правовой принадлежности. И данные противоречия до сих пор остаются нерешенными. В связи с тем, что на сегодняшний день энергетические проблемы в международных отношениях выходят на передний план, Арктика, в которой находится огромное количество неизведанных ресурсов, начинает играть важную роль на международной арене. При этом международно-правовой статус региона до сих пор не определен. Таким образом, с одной стороны в Арктике, растет конкуренция между основными игроками, стремящимися добиться усиления своих позиций в регионе, с другой, ни один крупный проект не может быть реализован какой бы то ни было арктической страной в одиночку. Правовое пространство региона находится в процессе формирования. Этому свидетельствует большое количество международных соглашений, которые регулируют ситуацию в Арктике.

Глава 2. Международное сотрудничество в Арктическом регионе

2.1. Характеристика интересов и действий приарктических стран

Растущий интерес к освоению Арктики наблюдается со стороны многих государств. Исходя из имеющихся юридических норм, только пять стран, непосредственно граничащих с Арктикой, имеют права на освоение ее шельфа: Россия, Канада, Дания, Норвегия, США. В связи с этим мы будем характеризовать именно их деятельность в регионе.

В настоящее время в Арктике, несмотря на прогресс, достигнутый на других направлениях обеспечения региональной и мировой безопасности, сохраняются определенные предпосылки для обострения военно-политических отношений. Этому в последнее время способствует всплеск интереса различных стран к региону, приобретающий характер соперничества, за которым может последовать демонстрация и даже локальное применение силы. Само по себе поддержание готовности к силовому обеспечению национальных экономических и иных интересов в Арктике, проведение военных маневров, концентрация боевых сил, создают напряженность в этом регионе.

Численность дислоцированных непосредственно в арктическом регионе сил и средств не показательна, поскольку в случае угрозы военного конфликта сюда могут быть подтянуты гораздо более крупные силы и не только военно-морские.

В официальных документах США, в том числе посвященных Арктике, подчеркивается особая роль ВМС. Будущую ситуацию в этом регионе архитекторы американской стратегии включают в список «вызовов новой эры», к которым США необходимо быть готовыми. Многие российские

эксперты и политики уверены что, США будут по-прежнему использовать ВМС для демонстрации военной мощи и давления на государства, политика которых не устраивает Вашингтон [Апанасенко В.М., Ознобищев С.К., 2011, с.89].

На данный момент американской стороной на Аляске размещено около 24 тыс. военнослужащих, три базы армии (сухопутных войск) и три - ВВС, а также несколько объектов береговой охраны. Не исключается и наращивание сил и средств США в этом регионе [Апанасенко В.М., Ознобищев С.К., 2011, с.92].

На самой северной территории Соединенные Штаты систематически проводят военные учения. В таких масштабных учениях, как «Северный край-2008» участвовало около пяти тысячи военнослужащих, 120 самолетов и несколько кораблей, в том числе – один авианосец. В 2009 г. аналогичные военные учения «Оперейшн Нанук» (Operation Nanook) проводились в приполярных широтах с участием 500 солдат ВС Канады [Заявления и действия отдельных участников Арктического процесса, 2008].

Заметно оживилась и военная деятельность Канады в Арктике. Только в 2007 г. канадские вооруженные силы четырежды проводили здесь военные учения, включая стрельбы с применением боевых снарядов. В 2009 г. во время ранее упомянутых совместных учений с США «Оперэйшн Нанук» боевые навыки действий в приполярных широтах совершенствовали 500 солдат Вооруженных сил Канады. В планах правительства Канады увеличение численности подразделений рейнджеров в Арктике примерно на 600 человек [Заявления и действия отдельных участников Арктического процесса, 2008].

Сейчас, насчитывающие около 1600 военнослужащих, эти подразделения участвуют в патрулировании обширной территории и привлекаются к поисково-спасательным операциям. В докладе Сената от 2009 г. канадского парламента отмечалась необходимость более активного

использования подразделений рейнджеров, оснащения их техникой, необходимой для патрулирования суши и прибрежных зон.

Канада намерена построить в Арктике глубоководный порт, который будет служить базой военных кораблей, и тренировочный военный центр. Правительство страны также планирует потратить 7,5 млрд. долларов на строительство восьми арктических патрульных кораблей. По мнению премьер-министра Канады, все эти действия направлены на защиту канадского суверенитета на Севере. К 2017 планирует закупить еще 6-8 патрульных кораблей для ВМС Канады. Прежде всего, эти суда будут использоваться для патрулирования арктических вод страны [Загорский А.В., 2011, с.263].

Россия обладает значительным военным потенциалом в Арктике. Однако подавляющая часть российского профессионального экспертного сообщества рассматривает его в большей степени в контексте стратегического баланса с США. По данным открытых источников, военный потенциал России в Арктике сосредоточен в крайней западной части российской Арктики, на северо-западе Кольского полуострова.

Северный флот РФ включает 6 ракетных подводных крейсеров стратегического назначения, 16 беспилотных летательных аппаратов, 7 дизельных подводных лодок, 1 авианосец, 3 крейсера, 2 эсминца, 5 больших и 6 малых противолодочных кораблей, 3 малых ракетных корабля, 7 тральщиков, 5 десантных кораблей. Из этого количества 7 атомных и 1 дизельная подводная лодка, 1 крейсер, 1 большой противолодочный корабль, 3. Существует теоретическая возможность усиления флота за счет перехода по внутренним водным путям некоторого количества кораблей и катеров с Балтийского и Черноморского флотов [Храмчихин А., 2013].

Вооруженные силы Норвегии и Дании являются одними из самых маленьких по численности личного состава и количеству вооружения и техники среди ВС приарктических стран.

Военно-морские силы Норвегии насчитывают примерно 3,5 тыс. человек, включают 6 подводных лодок, 5 фрегатов, 6 ракетных катеров на воздушной подушке, 6 тральщиков на воздушной подушке, 20 десантных катеров. Кроме того, 10 патрульных кораблей входят в состав Береговой охраны. Имеются на вооружении и современные фрегаты [ВМС Норвегии].

Части и подразделения ВС Норвегии достаточно равномерно распределены по территории страны. При этом танковые формирования расположены на севере страны. Там же базируются противолодочные самолеты. В районе Нарвика находятся военно-морская база и пункт базирования ВМС Норвегии, но к ним относятся исключительно корабли и катера Береговой охраны. Также на севере страны находится ряд разведывательных объектов.

Военно-морские силы Дании насчитывают 3,5 тыс. человек, включают 4 фрегата, 10 корветов, 9 сторожевых катеров, 10 тральщиков, 2 корабля поддержки. Все 3 ледокола, имевшиеся в составе ВМС Дании выставлены на продажу, а возможность их боевого применения в Арктике не рассматривается. В составе ВМС имеется Гренландское командование. Оно включает 1-2 боевых корабля и 2-3 катера охраны рыболовства. Ему подчиняется санный патруль, осуществляющий контроль прибрежной полосы путем передвижения на собачьих упряжках в летнее время. Численность патруля - около 30 человек. Кроме того, в г. Туле находится РАС системы предупреждения о ракетном нападении (СПРН) США [Военно-морские силы Дании].

В целом, применительно к Норвегии и Дании, как и к Канаде, говорить о «милитаризации» нет оснований, гораздо более применим термин «демилитаризация». Так, по данным, предоставляемым по ДОВСЕ (Договор об обычных вооружённых силах в Европе) Норвегия и Дания (как и Канада) не имеют частей ВДВ и морской пехоты, почти нет у них и средств переброски войск. ВМС всех трех стран также невелики, кроме того, они не располагают возможностями для нанесения ударов по береговым целям (нет

ни палубной авиации, ни крылатых ракет), за исключением артиллерийского обстрела целей непосредственно в прибрежной зоне.

С другой стороны, проведение в Арктике крупных войсковых операций с применением бронетехники, артиллерии и авиации в больших количествах вообще вряд ли возможно по условиям природно-климатического характера.

В документах в сфере военной безопасности всех ключевых государств и военно-политических блоков говорится о крайне малой вероятности масштабной войны, тем более с применением ядерного оружия. Разрешение любого инцидента или конфликта между арктическими странами, даже если они произойдут, сегодня видится исключительно в политико-дипломатическом ключе.

Рост мировой потребности в углеводородном сырье и постепенное истощение его запасов на материковой части земли активизировали их разведку в морях и океанах, приведшие к открытию многочисленных нефтегазовых и нефтяных месторождений. Далее мы приведем лишь часть существующих проектов, как внутригосударственных так и в рамках международного сотрудничества.

Процент шельфа, принадлежащего России составляет примерно 21% Мирового океана (более 6 млн. кв. км.), при этом наиболее перспективный для бурения шельф превышает 60% площади ее акваторий. Общеизвестным является высокий углеводородный (далее - УВ) потенциал шельфа России. Ведется активная разработка месторождений, вот лишь часть из них [Богоявленский И.В., 2013].

В Баренцевом и Печорском морях пробурены 55 и открыто 11 месторождений. В последнее десятилетие интерес к шельфу значительно возрос, что отображается в увеличении объемов геолого-геофизических исследований. Нефтегазоносность Печорского моря обусловлена принадлежностью к северной части Тимано-Печорского нефте-газового бассейна, административно относящейся к НАО, в котором открыто около 90 месторождений. Принципиально важным является начало разработки в 2012

г.Бованенковского крупного месторождения на полуострове Ямал с запасами газа около 4,9 трлн. куб. м. В 2011-2012 гг. «Роснефтью» были созданы альянсы с зарубежными компаниями, с целью совместного изучения нефтегазоносности лицензионных участков в Карском и в Баренцевом морях. В начале 2013 г. «Роснефть» получила еще 12 лицензионных участков, расположенных на всех акваториях Арктики: Западно-Приновоземельский, Южно-Приновоземельский, Западно-Матвеевский и т.д [Богоявленский И. В., 2013].

Нельзя не отметить, что одним из активных недропользователей на суше и шельфе Арктики является ОАО «Новатэк», имеющее с 2011 г. стратегического партнера и крупного акционера Total (20%). Компания Total имеет совместные проекты с рядом российских компаний Газпром, «Роснефть» и «НОВАТЭК» [Антюшина Н.М, 2014, с.41].

Российский шельф является в территорией сотрудничества российских и зарубежных компаний. Среди зарубежных партнёров наибольший интерес к кооперации с российскими компаниями проявляют «ExxonMobil», «ConocoPhillips», «Total», «ENI», «Statoil». К первым крупным успехам России в освоении подземных ресурсов Арктики можно отнести строительство платформы Приразломная, которая приступила к пробному бурению в 2013 г., а с 2014 г. уже к непосредственной добыче нефти. Отгрузка первого танкера с нефтью с месторождения произошла в апреле 2014 г. Партия нефти составила 70 тыс. т, которую доставил потребителю танкер усиленного ледового класса с двойным корпусом «Михаил Ульянов» [Антюшина Н.М., 2014, с.52].

Норвегия уже обладает технологическим, финансовым и управленческим потенциалом, необходимым для разработки глубоководных углеводородных месторождений в условиях Крайнего севера. Всего на территории норвежской акватории Баренцева моря пробурено около 100 поисково-разведочных скважин и сделано более 30 открытий. В 2011-2012 гг. консорциум «Statoil», «ENI Petro» открыл два газонефтяных месторождения.

Также в 2012 г. «Statoil» было принято решение о реализации самого глубоководного (1247 м.) на норвежском шельфе проекта разработки газового месторождения [Богоявленский И.В., 2013].

В настоящее время в норвежской акватории Баренцева моря разрабатывается только одно месторождение Snohvit (с 2007 г.) и готовится к разработке нефтегазовое Goliat.

Основные зарубежные арктические запасы и ресурсы Соединенных Штатов сосредоточены на Северном склоне Аляски, на котором открыто 78 преимущественно нефтяных месторождений, в том числе 22 в море Бофорта. Добыча нефти на шельфе началась в 1987 г. на месторождении Endicott и ведется в настоящее время на 9 месторождениях в основном с искусственных островов. В целом, за последние пять лет можно наблюдать проявления значительной активности крупнейших компаний мира на шельфе Аляски, что подтверждается большим интересом к лицензионному раунду по 448 лицензионным участкам в Чукотском море общей площадью 12,1 тыс. кв. км. с суммарными ресурсами в 2,5 млрд т. нефти и 2,1 трлн. куб. м. газа [Павленко В.И., Подоплёкин А.О., 2014, с.5].

В канадской акватории моря Бофорта и дельте реки Макензи открыт нефтегазоносный бассейн (далее - НГБ) Beaufort-Mackenzie, который преимущественно на 69% газоносный. Здесь на шельфе пробурено более 80 поисково-разведочных скважин и открыто 32 месторождения, что составляет 59,3% от общего числа месторождений НГБ. Также на территории арктических островов и прилегающей акватории Канады открыто 19 преимущественно (91%) месторождений природного газа [Богоявленский И. В., 2011, с. 26].

Месторождения на арктических островах Канады практически не разрабатываются за исключением одного нефтяного, открытого еще в 1974 г. на юго-восточной окраине острова Cameron. Это объясняется существующими административными ограничениями, направленными на сохранение и поддержание экологии на должном уровне. Более того, в

сравнени с огромными запасами нефти на суше в Западно-Канадском НГБ, включающем Провинцию Альберта (95% запасов страны) с нефтеносными песками островные месторождения не принесут больших выгод [Богоявленский В.И., 2012, с. 49].

Дания. На западном шельфе Гренландии в заливе Baffin в 1976-1997 гг. были пробурены первые 5 скважин, в итоге не принесшие крупных коммерческих открытий. Интересы Дании представляет гренландская национальная нефтегазовая компания Nunaoil. Для уточнения геологического строения и перспектив нефтегазоносности в заливе Baffin альянс из 8 компаний при операторстве Shell пробурил в 2012 г. 10 стратиграфических скважин глубиной до 800 м. [Богоявленский В. И., 2013].

Научно-исследовательское освоение Арктики велось российскими, европейскими и американскими учеными на протяжении XIX и XX веков. Более того, развитие данной сферы заложены в стратегии приарктических государств. Но как мы уже писали ранее, большое внимание научно-исследовательской деятельности осуществляется в рамках наднациональных органов, к примеру, Арктического совета. А Северный Совет и Северный форум занимаются финансированием исследовательских программ.

Согласно Конышеву В.Н. и Сергунину А.А. научные исследования в Арктике можно подразделить на 4 группы. Первая занимается геологическими и географическими исследованиями. Которые направлены на изучение континентального шельфа и уточнение морских границ. Вторая группа – это анализ экологических проблем с особым вниманием на негативные последствия хозяйственной деятельности человека и возможного дальнейшего потепления климата. Целью третьей группы исследований является изучение социально-экономического развития Арктики. И последняя, четвертая группа, занимается анализом военно-стратегических аспектов в регионе. В них особое внимание уделяется возможным конфликтам между ведущими игроками из-за ресурсного потенциала Арктики [Конышев В.Н., Сергунин А.А., 2011, с.118].

Россия. В рамках Арктического совета осуществляется ряд взаимовыгодных проектов, направленных на изучение климата, состояния окружающей среды, ресурсов Арктики и т.д. Российская сторона принимает участие в 80 проектах. Отдельно следует упомянуть успешный и весьма полезный проект «Электронная память Арктики», который инициировала Россия и поддержали её партнёры по Совету.

В настоящее время Россия предпринимает геолого-физические, гидрографические и картографические работы, необходимые для дополнительного обоснования российских претензий на арктический шельф. Были предприняты две экспедиции [Антюшина Н.М., 2014, с.44].

Действия Норвегии в этом направлении изложены в «Стратегии научных исследований в северных регионах 2011–2016». В Норвегии почти постоянно увеличивается финансирование арктических научных исследований. Упор на научных исследованиях и подготовке квалифицированных кадров, которые позволяют использовать ресурсы знаний, является ключевой и отличительной особенностью норвежской политики на Севере.

С 2007 г. Норвегия увеличила расходы на научно-исследовательскую деятельность сразу на 40%, и с тех пор она стремится поддерживать этот высокий уровень. Так, в Университете г. Тромсё создана группа экспертов, занимающаяся исследованиями Арктики. На Шпицбергене в Арктическом университете работает международный коллектив учёных. Норвегия уделяет большое внимание развитию и обновлению сотрудничества в Арктике с соседней страной - Россией. Ещё одной особенностью норвежской стратегии является усиленная охрана арктической природы, расширение природоохранных зон и национальных парков.

Привлечь инвестиции в этот северный регион планируется за счёт установления здесь особого таможенного, налогового, транспортного и визового режима, но план находится только в стадии рассмотрения.

Павленко В.И., доктор экономических наук отмечает, что одним из факторов неоспоримой результативности норвежской научной политики в Арктике является высокоэффективная национальная система планирования и управления наукой, состоящая из трёх уровней – государственного, стратегического и проектно-исполнительского. Проводником научной стратегии выступает подведомственный Министерству образования и науки Норвежский исследовательский совет - ресурсный центр, накапливающий государственные, корпоративные и частные средства, и распределяющий их на конкурсной основе [Павленко В.И., Подоплёкин А.О. 2014, с.5].

В США общеполитическая стратегия и государственное регулирование исследований на Крайнем Севере развиваются как взаимосвязанные процессы на основе Закона о научных исследованиях и политике в Арктике 1984 г. Существующие до 2017 г. приоритетные задачи, тематика и временные рамки изучения в северных приполярных районах определены «Планом арктических исследований». Помимо прочего, США тесно сотрудничают с Канадой в области изучения строения морского дна и арктических НИОКР (Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы) [Барр С., Миккельсен Н., Рахолд Ф., Хик Дю, Павленко В.И., Подоплёкин А.О., 2014, с.30].

Отличительной особенностью шведской стратегии является отсутствие конкретных механизмов и инструментов реализации определённых интересов и в научной области. Основная часть проектов Швеции в области изучения Арктики выполняется в согласно «дорожной карте» «SWEDARCTIC & SWEDARP»: приоритетные проекты шведской программы исследований Арктики и Антарктики» и в соответствии с основанной на ней «Шведской национальной программой полярных исследований на 2014 г. и дальнейшую перспективу», которые разработаны и реализуются SFPS совместно с Шведским научным.

Арктика уже давно стала важнейшим источником деловых возможностей. Мы это можем увидеть по количеству всевозможных форумов

и конференций, касающихся этого региона. Три года подряд с 2009 собирался «Мурманский международный арктический экономический форум», что подтверждает сильную заинтересованность в объединении государств и деловых компаний, для дальнейшего совместного освоения данного региона. Проводившиеся конференции, например, "Освоение шельфа: шаг за шагом" и специализированная выставка «СевТЭК», выставка инвестиционных предложений «Мурманская область инвестиционная» показывают, что главной темой данного форума являются стратегии развития и освоения Арктики в новых экономических условиях [Вести RU. 2010]. В рамках участия России на ЭКСПО-2017, в Казахстане, была представлена программа, посвященная развивающимся направлениям в сфере энергетики. Основная экспозиция начиналась с инсталляции «Энергия Арктики», где посетители могла насладиться динамикой видео-инсталляций "Природный мир Арктики", "Подводный мир Арктики. Шельф", "Арктическая флора и фауна. Льды". Главная тема этой международной выставки – нахождения мирового энергетического баланса [ТАСС. 2017].

На сегодняшний день рыбный промысел относится к отрасли мирового хозяйства, которая является объектом детального и жесткого международного регулирования в целях сохранения, воспроизводства и рационального использования биологических ресурсов Мирового океана.

Приграничные страны имеют суверенные права на разведку и разработку природных ресурсов, в том числе биологических. Введение исключительной экономической зоны (ИЭЗ) фактически перекрыло свободный доступ к наиболее продуктивным шельфовым районам в пределах 200 миль от береговой линии (Приложение 7). Тем самым была расширена зона национальной юрисдикции прибрежных государств. Создание ИЭЗ стимулировало заключение двусторонних соглашений, на основе которых страны могли обмениваться квотами на вылов в пределах 200-мильных зон. Примером такого взаимовыгодного сотрудничества являются российско-норвежские и российско-датские отношения.

Российско-норвежское сотрудничество и его стратегическое значение чрезвычайно велико. В 2010 г. российский вылов водных биологических ресурсов (далее – ВБР) в рамках сотрудничества с Норвегией, включая вылов в районе Шпицбергена, составил почти полмиллиона тонн или более половины всего Арктического вылова России, включая северо-восточные Арктические моря.

Российско-датское сотрудничество в отношении Фарерских островов и Гренландии. Вылов России ВБР в ИЭЗ Фарерских островов в 2009 г. составил 104 тыс. т. или 11,2% российского арктического вылова. В ответ Фарерам было предоставлено право промысла в российской экономической зоне общим объемом до 15 тыс. т. Значение Гренландии существенно меньше – российский вылов ценных видов рыб (палтус и окунь) в водах Гренландии в 2009 г. составил всего около 3 тыс.т. В обмен Россия выделила Гренландии квоту на вылов 4,5 тыс. т. трески и пикши [Итоги российского промысла в Северной Атлантике и ЦВА].

По последним данным, в июле 2015 года прибрежные страны заключили соглашение, запрещающее промышленную добычу рыбы в центральной части Северного Ледовитого океана, т.е за пределами ИЭЗ. [Россия, США, Норвегия, Канада и Дания запретили рыболовство в Арктике].

Помимо прочего следует дать характеристику вызовов и угроз национальным интересам РФ. Угрозы интересам России и ее национальной безопасности связаны с попытками ряда государств расширить свое политическое и экономическое присутствие в Арктике, помешать реализации национальных интересов России.

Так, Норвегия и США предпринимают активные меры по исследованию континентального шельфа, который примыкает к арктическому побережью России. В частности, Норвегия предъявляет территориальные претензии на участок шельфа, поскольку данный участок имеет крупнейшие запасы газа и нефти.

Также со стороны США можно наблюдать критические высказывания относительно экономической политики России в отношении ее арктических регионов. Отмечается, в частности, полная неэффективность использования столицей методов поддержки этих районов. Их ключевыми тезисом является социальный аспект: непригодные для проживания условия. При этом постоянно упоминается, что на российском Севере широко распространены болезни, хроническая бедность, повальный алкоголизм, ощущается явный недостаток элементарных объектов инфраструктуры и снабжения необходимыми для выживания ресурсами.

Подчеркивается и отсутствие со стороны российского правительства на отсутствие каких-либо действий, направленных на стимулирование частного бизнеса к инвестициям в регион.

Тема экологии аналогичным образом является основным приоритетом внимания со стороны США к действиям России в регионе. В данном контексте получают развитие отрицательные оценки в отношении ядерной безопасности в регионе. Так, в Комитете Палаты представителей было высказано прямое обвинение России в загрязнении арктических вод радиоактивными материалами. Даже планы по строительству газопровода в российской Арктике преподносятся как удар по местной окружающей среде. В итоге по нашему мнению рано или поздно подобная риторика может стать предметом давления на Россию [Ковалев А.А., 2007, с.221].

Однако, помимо основных, прибрежных стран интерес к арктическому пространству, его энергетическим и иным ресурсам проявляют и крупные внерегиональные игроки. В нашем исследовании к таковым мы причисляем, прежде всего, Китай, Индию и Японию.

Китай, который не является арктическим государством по мнению Моисеева, «с интересом следит за тем, когда будут установлены четкие и ясные правила свободного прохода через воды Арктики. Вдобавок КНР уже оценила преимущества морских перевозок из Китая в Европу и на восток США по северным морским путям Канады и России, которые в условиях

постояннодействующего мореплавания сократятся на 12-14 тыс. км в обе стороны. Помимо прочего, он усиливает свое присутствие в Арктике, путем финансирования исследовательской деятельности, расширения сотрудничества. Китай заключил договор по освоению арктической зоны с Норвегией, а также открыл исследовательскую станцию на Шпицбергене.

Китайский ледокол «Снежный дракон» уже три раза (в 1999, 2003 и 2008 гг.) совершал походы в Северный Ледовитый океан для изучения морской экологии, геологических и биологических особенностей Арктики, а также для «арктического влияния на климат Китая». Тем самым проделав путь по всей дистанции СМП до Баренцева моря и вернувшись к Берингову проливу из Исландии по прямой через Северный полюс. Китай активно привлекает инвестиции, в настоящее время завершается строительство серии ледоколов наподобии «Снежного дракона», то есть фактически китайская сторона развивает национальный арктический флот [Моисеев А., 2016].

Китайской национальной морской нефтяной корпорацией (China National Offshore Oil Corporation) было объявлено о сделке с фирмой Eukon Energy по разведке запасов нефти у юго-восточного побережья Исландии. А государственная корпорация Sichan Xinue Mining является инвестором крупный международный горнодобывающий проект на железорудном месторождении Исуа в Гренландии [Комиссина И.Н., 2015, с.66].

Важной составляющей интереса Китая к Арктике считается научно-исследовательская деятельность. Поскольку у Китая нет прямого доступа к Северному Ледовитому океану он придерживается позиции, что международное морское право гарантирует ему определённый доступ в арктическую морскую среду, в том числе право проведения научно-исследовательских работ, свободу судоходства, использование природных ресурсов, добычу углеводородов и ведение рыбного промысла в международных водах Северного Ледовитого океана. Но при этом признаёт суверенные права приарктических стран на этот регион.

Начало регулярной индийской программы изучения Арктики относится к началу 2000-х годов. В 2007 году Индией была учреждена исследовательская станция на Шпицбергене. В настоящее время, по мнению экспертного сообщества, ее интересы в регионе носят преимущественно научный характер, однако внешнеполитические круги отмечают, что Арктика привлекает все большее внимание с точки зрения геополитических и экономических аспектов. Под последними, безусловно, понимаются крупные запасы полезных ископаемых и биологических ресурсов.

В этой связи экспертные круги, разрабатывающие интеллектуальное обеспечение индийской внешней политики, считают полезным более активное участие в дискуссиях по Арктике. В частности, предполагается, что это помогло бы индийской стороне определиться со стратегией инвестиций в арктические проекты, в том числе совместные с Россией. Помимо этого, что не менее важно, подчеркивается, что для Индии небезразлична динамика политико-стратегической ситуации в регионе [China and India Compete for Energy in the Arctic].

Чрезвычайный и Полномочный Посол Ивашенцов Г. пишет о предложении Индии начать совместную разработку углеводородов в Арктическом регионе. Были проведены переговоры об участии индийских компаний в проектах по сжиженному природному газу на полуострове Ямал и на Гыданском полуострове. Это сотрудничество отвечает и интересам России, поскольку после введения санкций западные компании, например «Еххон Mobil», которая является стратегическим партнером «Роснефти», не имеют юридической возможности участвовать в новых проектах. В то же время у индийской ONGC амбициозные планы [Ивашенцов Г., 2016].

Япония, которая по праву считается наиболее развитым как экономически, так и научно-технологически развитым государством Азиатско-Тихоокеанского региона, проявляет интерес прежде всего к транспортным коммуникациям и энергетическим ресурсам. Токио активно вырабатывает арктический вектор внешней политики. Особо следует

отметить, что в области изучения Арктики Япония входит в число мировых лидеров. Так, Национальный институт полярных исследований осуществляет разработку программ наблюдений за климатическими изменениями, биологией и геологией. С 1993 года Фонд исследований морской политики является центром, который координирует изучение проблем арктического пространства и разрабатывает научно-экспертные основы политики в данной сфере. Он обозначается как главная структура в программах по Севморпути, а ранее он обеспечивал японский сегмент международной INSROP, а с начала 2000-х годов - национальную JANSROP Phase II («Программа обеспечения устойчивого развития Восточной Евразии»), которая сфокусирована на восточной части СМП, Сибири и российском Дальнем Востоке, Охотском море [Павленко В.И., Подоплёкин А.О., 2014, с.14].

Таким образом, характеристика действий основных игроков приарктического пространства в сфере военной безопасности, рыболовства, научно-исследовательской деятельности, поисково-разведочных работ и отдельный анализ вызовов России позволяет сделать вывод, что существует огромное поле как для взаимовыгодного межгосударственного сотрудничества, так и для развития собственного потенциала.

Так, к примеру, Соединенными Штатами и Канадой неоднократно проводились военные учения. Наиболее крупными считаются «Северный край-2008», в котором участвовало около пяти тысяч военнослужащих и «Оперейшн Нанук». Россия также увеличивает свое военное присутствие, например на архипелаге Земля Франца-Иосифа, строится военная база - «Арктический трилистник».

В рамках разведки углеводородов на арктической территории России открыты многочисленные нефтегазовые и нефтяные месторождения: Баренцево и Печорское море - пробурено 55 и открыто 11 месторождений. «Роснефть» имеет еще 12 участков, расположенных на всех акваториях Арктики: Западно-Приновоземельский, Южно-Приновоземельский, Западно-Матвеевский и т.д. Круным успехом строительсвто платформы

Приразломная. На территории Норвегии «Statoil», «ENI Petro» открыл различные месторождения. Однако, разрабатывается только одно месторождение – Snohvit. На территории США открыто 78 нефтяных месторождений, в том числе 22 в море Бофорта. Канадой на шельфе пробурено более 80 поисково-разведочных скважин и открыто 32 месторождения [Лукин Ю.Ф., 2013, с.20].

Российская сторона принимает участие в 80 научно-исследовательских проектах. Норвегия постоянно увеличивает финансирование исследований. США тесно сотрудничают с Канадой в области изучения строения морского дна и арктических НИОКР. Отличительная особенность шведской стратегии - отсутствие конкретных механизмов и инструментов реализации определённых интересов и в научной области [Янг О.Р., 2011, с.243].

Поскольку введение ИЭЗ фактически перекрыло свободный доступ к наиболее продуктивным шельфовым районам в пределах 200 миль от береговой линии, было заключено ряд взаимовыгодных двусторонних соглашений. Например, в рамках такого сотрудничества Россия осуществила вылов в ИЭЗ Фарерских островов на 104 тыс. т., а в ответ Фарерам было предоставлено право промысла в российской экономической зоне общим объемом до 15 тыс. т. Однако, в июле 2015 года прибрежные страны заключили соглашение, запрещающее промышленную добычу рыбы за пределами ИЭЗ [Янг О.Р., 2011, с.245].

В заключении мы можем отметить, что Арктический регион на сегодняшний день привлекает внимание многих государств. В частности это касается и тех стран, чьи территории не находятся в нем. В связи с этим, можно наблюдать вызовы и угрозы национальным интересам и появлению крупных внерегиональных акторов – Китая, Индии и Японии, которые прежде всего делают акцент на инвестиции в проекты Арктики, научно-исследовательскую деятельность и коммуникационные перспективы региона.

Также, важно отметить некоторые особенности стратегий государств в Арктике. Политика Российской Федерации сформирована в ряде документов,

в котором определены основные направления государственной деятельности в Арктике в различных областях. основополагающим документом является «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», опубликованная 20 февраля 2013 г. Основными направлениями политики Российской Федерации в данном регионе являются освоение энергетических ресурсов Арктики, а так же военно-политическое обеспечение безопасности границ государства.

Основные приоритеты Канады в Арктическом регионе лежат в сфере обеспечения устойчивого социально-экономического и экологического развития канадского Севера. Арктическая стратегия Канады имеет скорее внутреннюю, чем внешнюю направленность. Дания опубликовала в августе 2011 г. стратегию, в которой сформулировала свои долгосрочные цели и задачи в Арктике. Данная стратегия призвана обеспечить в первую очередь защиту национальных интересов, в особенности обеспечение страны энергетическими ресурсами.

12 января 2009 г. была опубликована Директива по арктической политике США. Основные интересы:

1. Военно-стратегические интересы.
2. Интересы внутренней безопасности.
3. Политико-экономические интересы.

Страны Северной Европы участвует в Арктическом регионе исходя из ограниченности собственных ресурсов. Страны Восточной Азии, обладающие достаточным финансовым и научным потенциалом, проявляют интерес к Арктике так же в связи с растущими затратами энергоресурсов. Для них доступ к ресурсам Арктики – залог успешного промышленного развития.

Исходя из вышесказанного, мы можем сделать вывод, что арктические и внеарктические государства имеют свою собственную политику, которая достаточно четко подкреплена национальными арктическими стратегиями.

При этом мы можем видеть, что стратегии государств имеют некоторые точки соприкосновения и отсюда потенциальная возможность возникновения различного рода конфликтных ситуаций. Например, столкновение России и США на почве военного присутствия в Арктическом регионе, а так же столкновения интересов по поводу энергетических ресурсов. Более того неопределенный международно-правовой статус Арктического региона создает благодатную почву для возникновения конфликтных ситуаций.

2.2. Северный морской путь как фактор развития Арктики

Северный морской путь – это транспортная магистраль, расположенная в сложных арктических условиях, представляет собой кратчайший путь из Европы в Азию, по которому проходит снабжение товарами арктических районов. Северный морской путь пролегает по морям Северно-Ледовитого и частично Тихого океанов, вдоль северного побережья Сибири, а также соединяет европейские и дальневосточные российские порты и устья рек в единую судоходную магистраль.

Освоение Северного морского пути имеет многовековую историю исследования. Практическое освоение СМП приходится на середину XVI века. Одним из первых исследователей СМП стал Хью Уиллоуби, его экспедиция состоялась в 1553 г. Английские исследователи пытались проложить путь на Восток, но многие суда гибли во льдах. Большой вклад в освоение и исследование Северного морского пути был сделан русскими дипломатами и учеными. Идея практического использования СМП была высказана дипломатом Д. Герасимовым в 1525г. М.В. Ломоносов занимался изучение полярных морей, предположил существование генерального дрейфа льдов в Арктическом бассейне и разработал классификацию льдов. Весомый вклад в изучение СМП внесли две Камчатские экспедиции под начальством В. Беринга.

В XVII-XIX вв. развитие Северного морского пути не было прогрессивным, т.к. ни Европа и царская Россия не выделяли средств на изучение арктического региона. В XX в. начинается планомерное освоение СМП. В 1921 г. успешно осуществляются Карские экспедиции, в 1923 г. Колымские рейсы. Плавание «Челюскина» в 1933 г. и «Литке» в 1934 г. показали возможность реальной эксплуатации СМП и возможность совершения по нему грузовых рейсов, начавшихся в 1935гг. В 30-е и 40-е гг. были построены арктические порты Игарка, Диксон, Певек, Провидения и др. Для освоения СМП было проведено большое количество гидрографических экспедиций, для изучения морской магистрали, составления навигационных карт и локаций.

В годы Великой Отечественной войны, Северный морской путь являлся одной из важнейших транспортных магистралей Советского Союза. Советского Севера. По Северному морскому пути осуществлялась проводка боевых кораблей Тихоокеанского флота в Баренцево море. За время существования СССР исследование в арктическом регионе велось активно, поставлялись новейшие ледоколы, военные корабли, подводный флот, дрейфующие полярные станции и др. В 1967 г. СМП был открыт для международного судоходства. В 1987 г. советская сторона выступила с так называемыми мурманскими инициативами, согласно которым, СССР был готов предоставить ледоколы для провозки иностранных судов. Данная инициатива подняла интерес зарубежных перевозчиков к СМП. Особенно после того, как в 1991 г. были введены в действие «Правила плавания по трассам СМП», в которых учитывались соответствующие положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., касающиеся покрытых льдом районов моря, и устанавливался уведомительный порядок доступа иностранных судов на трассы СМП.

В течение XX в. Арктика, ее побережье и острова Северного Ледовитого океана неузнаваемо изменились. В относительно недавно диких и неизвестных местах стали нести круглосуточную вахту полярные станции

и радиометцентры, заработали гидрографические базы. Здесь же были построены крупные промышленные предприятия, появились благоустроенные города. В начале XXI в. было создано Некоммерческое партнерство по координации использования СМП (2001г.), которое объединило 33 организации [Говердовский, 2013, с 53].

На сегодняшний день, Северный морской путь представляет собой главную сухоходную магистраль России в Арктическом регионе, а также является основой развития арктической транспортной системы (Приложение 8). Проходит по морям Северного Ледовитого океана, соединяет Российские (Мурманск и Владивосток), европейские и дальневосточные порты, с общей протяженностью 8 тыс. морских миль. Проходит по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). При этом уже не раз был отмечен транзитный потенциал Северного морского пути, благодаря его уникальному географическому положению. Лукин в своей работе отмечает: «сокращение до 50% морского пути между портами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона» [Лукин Ю.Ф., 2010, с.84].

Северо-Западный проход (СЗП) (Northwest Passage) - судоходная магистраль Канады, идущая вдоль берегов Северной Америки и представляющая собой сеть из нескольких морских маршрутов через Канадский Арктический архипелаг, содержащий около 19 тыс. островов, множество скал и рифов. Поскольку острова архипелага отделены друг от друга и от канадского побережья группой арктических водных путей, они имеют собирательное название Северо-Западные пути. СЗП соединяет Атлантический и Тихий океаны (Приложение 6).

Как мы уже писали ранее, в отношении СМП и СЗП существует немало правовых разногласий относительно территориальных вопросов. Юридические позиции России в отношении СМП и Канады в отношении СЗП идентичны. Каждое из этих государств настаивает, что эти морские пути относятся к их внутренним водам, соответственно имеет тот же

юридический статус, согласно статье 76 конвенции ООН 1982 г. которая также гласит о границах в 200 морских миль. Однако, по мнению США, оба морских пути относятся к международным водам.

СМП в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике». Плавание по трассам СМП осуществляется в соответствии с указанным Федеральным законом, другими федеральными законами, международными договорами РФ и «Правилами плавания по трассам СМП» от 1990 г. По мнению Селина: «В настоящее время этот маршрут является международным транспортным коридором и единственным межрегиональным путем завоза грузов в арктические районы российского Крайнего Севера. Более того, отмечается его вклад в развитие региона, посредством межкультурного обмена народов, населяющих арктические районы» [Селин В.С, 2011, с.135].

Роль и значимость Северного морского пути в северных широтах обусловлена рядом важных геополитических и транснациональных факторов. При возникновении торгового пути появляется необходимость охраны торговых портов и присутствие военного флота. Геостратег А. Мэхэн в своем труде «Влияние морской мощи на историю 1660-1783» показал, что влияние морской торговли на богатство и мощь страны тесно связано с развитием морской военной мощи: «необходимость морского флота, в определенном смысле, возникает от существования мирного флота» [Мэхэн А., 1890]. К стратегическим факторам можно отнести - контроль над морскими акваториями, с богатыми запасами природных ресурсов. Транзитное значение СМП как внутреннего маршрута между северо-западными и дальневосточными регионами России. Возможность роста транснациональных транзитных перевозок по трассе СМП между портами Европы и Тихоокеанского региона. К важнейшим факторам можно отнести большую протяженность береговой линии Северной зоны России: отсутствие

или слабость разветвленности наземных коммуникаций безостановочного действия в прибрежных районах.

Для Российской Федерации арктический регион играет важнейшую стратегическую роль в географическом, политическом и социально-экономическом аспектах. Картунова отмечает: «При малой заселенности регион приносит 12-15 % ВВП страны и обеспечивает около четверти национального экспорта» [Картунова М.В., с.41].

В российской части Арктики сосредоточено огромное количество природных ресурсов. Помимо углеводородов здесь также сосредоточен высокий процент металлов платиновой группы, никеля, кобальта и меди, практически все разведанные российские залежи титана, олова, сурьмы и т.д. В научном журнале «Север промышленный» отмечается: «Недра Арктики содержат от 70 до 90% российских запасов золота, алмазов, свинца и многих других полезных ископаемых, имеющих стратегическое значение для страны и большую привлекательность для экспорта» [Север промышленный, 2012, № 4, с.8].

Полноценному развитию данного региона мешают климатические условия. Льды являются главным препятствием для признания СМП – полноценным морским путем, для нормального плавания. Толщина льдов может достигать 1-2 м., многолетние льды 3-4 м., также встречаются айсберги и ледяные острова. Существование льдов осложняет мореплавание и делает магистраль доступной для транспортных судов (с ледоколами) в течение 2-3 летних месяцев. Однако глобальное потепление приводит к изменению ситуации в арктическом регионе. Происходит уменьшение количества льдов в Арктике и уменьшение толщины самих льдин. По мнению ряда ученых, через 40-50 лет Северный морской путь будет полностью освобожден ото льда, плавание станет круглогодичным и в перспективе на главные позиции в структуре всемирной торговли могут выйти торговые потоки, которые проходят через коммуникационные магистрали Арктики.

Ряд экспертов Российского совета по международным делам полагает, что движение по СМП без ледового покрова станет возможным к 2020-2025 гг. Значение СМП может заметно возрасти еще и потому, что этот маршрут существенно короче других транспортных евроазиатских коридоров. Для западных грузоперевозчиков СМП более привлекателен, чем СЗП поскольку ледовая обстановка на многих участках СЗП более тяжелая, они забиваются тяжелыми льдами. Кроме того, зачастую не обеспечивается безопасный транзитный проход всей трассы за одну навигацию.

К 2020 г. планируется увеличить объем грузоперевозок до 50 млн. т. Возрастет объем экспортных перевозок сжиженного газа и нефти с Ямала и районов Оби и Енисея. Увеличатся объемы перевозок минеральных удобрений, никеля, леса. Кроме того, в результате освоения природных ресурсов Севера будут возрастать и перевозки соответствующих машин и оборудования. Безусловно, подобный рост грузопотоков возможен только при наличии необходимых капиталовложений.

Помимо климатических трудностей к сдерживающим факторам можно отнести неразвитость транспортной системы, ее морского и континентального факторов, что препятствует освоению природно-ресурсной базы, причем не только российской Арктики, но и Урала, Сибири, Пермского края и других территорий, которые специализируются на добыче минеральных и энергетических ресурсов. Именно поэтому необходимо создать эффективную транспортную инфраструктуру в российской Арктике, включающую новые транспортные коридоры в различных направлениях [Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах, 2013, Т.2, с.74].

Путин В.В также отметил, что вопрос развития инфраструктуры является одним из ключевых для формирования новых центров нефте- и газодобычи. Так, на Ямале в рамках проекта «Ямал СПГ» по сжижению добываемого в Арктике природного газа до 2018 г. будет построен новый порт Сабетта. Согласно проекту предусматривается добыча газа и конденсата

на Южно-Тамбейском нефтегазоконденсатном месторождении. Инвесторами проекта выступают - российская компания «Новатэк» и французская Total. «Проект имеет огромное значение не только для Уральского ФО, но и для всей страны в целом» [Литвинова, Макаров, 2015].

Существует также проект «Белкомур», предусматривающий строительство железнодорожной магистрали, которая соединит регионы Сибири и Урала (возможно и Китая) с предприятиями Северо-Западного округа, и обеспечит выход на внешние рынки продукцию этих регионов. Участие в проекте также примет Китай. Китайские инвесторы выразили готовность вкладывать средства в строительство нового глубоководного Архангельского морского торгового порта и железнодорожной магистрали «Белкомур» (Приложение 9).

Важное значение для развития Северного морского пути имеет система авиасообщения, которая является единственной возможностью доступа населения к магистральным транспортным сетям. Однако низкий социальный уровень населения, малая интенсивность полетов воздушных судов, высокий расход на содержание аэродромов, для большинства авиакомпаний является причиной не осуществлять авиаперевозки, т.к. это экономически не выгодно, хотя имеет высокую социальную значимость.

В целом, развитие полноценной транспортной системы позволит не только преодолеть барьеры в использовании транзитного потенциала и повысить транспортную доступность населенных пунктов, но и во многом устранить инфраструктурные ограничения на рост добычи полезных ископаемых в Арктике. В этом случае значительно увеличится эффективность освоения крупных и уникальных месторождений нефти.

К Северному морскому пути проявляют большой интерес и иностранные судоходные и деловые круги, это определяется несколькими важнейшими факторами. Во-первых, он может стать выгодной экономической альтернативой осуществляемым ныне перевозкам между портами Европы, Дальнего Востока и Северной Америки. Во-вторых,

Северный морской путь интересен для иностранцев как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. Перевозки же российского газа и нефти морским путем могут оказаться выгоднее строительства газо- и нефтепроводов. В-третьих, используя СМП иностранный грузоотправитель, может ускорить доставку грузов на 15 суток и при этом сэкономить на каждом рейсе до 500 тыс. долл. За проводку одного судна российская сторона может получить вознаграждение в размере около 100 тыс. долл.

Тем не менее, несмотря на очевидную выгоду, многие зарубежные судовладельцы не торопятся воспользоваться этим маршрутом, по нескольким причинам. Во-первых, при работе на Северном морском пути слишком велики расходы на эксплуатацию, в том числе на ледокольное обеспечение. Во-вторых, страховые компании не соглашаются заключать контракты с теми, кто хочет воспользоваться северным проходом. В-третьих, высокие тарифы за пограничное и таможенное оформление. В-четвертых, низкая вероятность предоставления ледокольного обеспечения в нужное время и в нужном месте, высокая вероятность ледового повреждения и простоев судна.

Между тем Россия намерена в ближайшие годы значительно расширить объемы грузоперевозок по СМП. Северный морской путь рассматривается как комплексный инфраструктурный объект, управляемый государством, где перевозчикам оказываются и будут оказываться государственные услуги по обеспечению безопасных условий плавания. Развитие Северного морского пути как единого инфраструктурного транспортного объекта связано с улучшением ледокольного, гидрографического, аварийно-спасательного обеспечения, совершенствованием средств связи и реконструкцией базовых портов на всем протяжении Северного морского пути [Рукша В.В., 2011, с.52].

Будущее СМП зависит от климатических изменений, а также во многом от создания береговой и навигационной инфраструктуры на всем

протяжении маршрута, от международного права, от того, к чему приведет разворачивающаяся борьба за Арктику. Одной из первоочередных задач, которые необходимо будет решить, чтобы начать приводить маршрут в соответствие с международными стандартами морского судоходства, - это обеспечение безопасности прохода судов.

Для этого, во-первых, необходимо обеспечить четкую организацию поиска и спасения на всех участках Северного морского пути в случае ЧП. Во-вторых, должно быть налажено бесперебойное обеспечение всех судов информацией о погодных и ледовых условиях на всех участках трассы во время их прохода по Северному морскому пути. В-третьих, необходима высокая квалификация работающего на трассе персонала.

Стоит отметить, что было реализовано несколько рейсов по Северному морскому пути, которые, несомненно, окажут влияние не только на развитие арктического региона. Осенью 2009 и 2010 г. мировой лидер по морским перевозкам негабаритных грузов немецкая компания «Beluga Shipping GmbH» доставила потребителям в Западной Сибири оборудование для нефтегазовых и энергетических проектов. В 2010 г. была успешно реализована целая серия транспортировок, при этом наиболее значительные из них связаны с Китаем. Реализовался новый евроазиатский проект. Норвежский железорудный концентрат из Киркенеса в Юго-Восточную Азию традиционно перевозили южным маршрутом через Суэцкий канал. Норвежцы зафрахтовали датский балкер ледового класса, который в сопровождении атомного ледокола по Северному морскому пути доставил в Китай 40 тыс. т железорудного концентрата.

Целью вышеописанных экспериментальных рейсов является не только продвижение коммерческого интереса России. Наряду с этим проверялась инфраструктура портов, безопасность мореплавания, производился сбор картографической и гидрографической информации, проверялась система скоординированности спасательных служб, оценивалась ледовая обстановка и происходил выбор оптимального пути следования судов.

Ставшие регулярными рейсы доказали, что Северный морской путь - это экономически выгодная альтернатива действующим маршрутам (через Суэцкий канал), связывающая Россию и страны Европы со странами АТР. Через несколько лет, после полноценного запуска расположенных на Ямале месторождений природного газа, российская Арктика может превратиться если уж не в транзитный, то в экспортный маршрут из России в Китай и другие страны Юго-Восточной Азии.

Одним из крупнейших проектов развития транспортной инфраструктуры СМП является проект развития порта Петропавловск-Камчатский, который должен стать базовым портом на восточном плече СМП, морским грузовым пересадочным узлом. Перспектива создания особой экономической зоны на Камчатке будет способствовать эффективному развитию российского и иностранного бизнеса. Порт в значительной степени может стать привлекательным для транзитного грузопотока из стран АТР через порты Приморья. Единственный минус - этот порт не имеет железнодорожного сообщения с материком [Цукерман В. А., 2011, с.70]..

Этот и другие проекты являются составной частью основного проекта - СМП, который при должных финансовых вложениях может стать проектом модернизации России.

Однако, ряд зарубежных специалистов сомневаются в выгодности СПМ для международной эксплуатации, поскольку оценить его рентабельность довольно сложно. А выгода от сокращения морских миль по сравнению с южными маршрутами может быть потеряна из-за времени, потраченного на движение по данному пути. К примеру, в открытом море между Юго-Восточной Азией и Европой обычное контейнерное судно, которое проходит через Суэцкий канал, развивает среднюю скорость в 21-24 узла, а через СМП скорость движения способна упасть до 14 узлов из-за дрейфующих льдов. Кроме того, неблагоприятные погодные условия также могут больше затруднить движение судна. Следующей причиной для сомнений является топливные затраты. Топливо необходимое для следования

по южным маршрутам количество уже подсчитано, в то время как для СМП его ещё предстоит рассчитать. Наконец, для следования по данному морскому маршруту требуется более опытный экипаж. Впрочем, наряду с этими есть и более оптимистичные оценки выгоды Севморпути, но при условии значительного улучшения всей инфраструктуры что, безусловно, зависит от российской стороны [Литвинова Ю.И., Макаров И., 2014].

Активизация и развитие СМП влечет за собой значительное количество положительных моментов. Среди которых: более рентабельными и выгодными экономическими связями между Азией, Россией и Европой, появление возможности резкого расширения товарооборота между регионами. Евразийский интеграционный политический процесс приобретет хорошую экономическую базу. А этот факт наносит урон интересам геополитического противника России - США, причем в двух направлениях. Во-первых, благодаря новому витку взаимодействия между Китаем и Россией, что повлечет за собой ослабление его связей с США. А это в свою очередь очень опасно для американской экономики.

Безусловно, в ближайшее время Соединенные Штаты останутся ключевым партнером Китая, но если Россия через Северный морской путь откроет ему выход на рынки Европы, сравнимые по размеру с американскими, то в среднесрочной перспективе ситуация может измениться. Поддержанное экономическими интересами укрепление политического союза России с Китаем еще более опасно для США, которые не вряд ли желают допустить изменение в нынешней расстановке сил на мировой арене [Предложения к Дорожной карте развития международно-правовых основ сотрудничества России в Арктике, 2013, с.25] .

Во-вторых, транзит азиатских товаров в Европу - это тоже удар по США. Америка сегодня много внимания уделяет атлантическому экономическому проекту, который в ситуации кризиса должен дать им возможность присоединить европейские ресурсы к своим и тем самым как минимум выстоять, а как максимум - усилиться. Укрепление евразийских

отношений создает возможность альтернативы американским планам. И наконец, в-третьих, развитие транспортного пути в Арктике замыкает евразийский транспортный морской круг. Таким образом, комплексное освоение Арктики существенно меняет конфигурацию транспортных путей, а следовательно, и мировую геополитическую ситуацию.

В развитии своего арктического морского пути заинтересована и Канада. Однако, по мнению специалистов, Северо-Западный проход менее доступен для судоходства, чем Северный морской путь, из-за большого количества островов на его пути, формирующие вокруг себя более толстый лед. На данный момент СЗП почти лишен транспортной инфраструктуры и коммерческого судоходства.

Бывший премьер-министр Франции Рокар М. также отмечает что «Канада слишком маленькая страна, чтобы платить за превращение СЗП в жизнеспособный морской маршрут. В то же время, он считает, что Россия гораздо больше готова к тому, чтобы превратить свой Северный морской путь в привлекательную альтернативу Суэцкому каналу» [Bennett M., 2011].

Книжников А. подчеркивает факт, чуть более высокий показатель по сравнению с Россией ВВП Канады. Хотя у последней на территории Арктики проживает меньшая численность населения. По его мнению, проблемы Канады больше связаны с географической и с политической (со стороны США) составляющей. С точки зрения географии у СЗП он также делает акцент на многочисленных островах и в отсутствии четко обозначенного маршрута, в то время как СМП тянется вдоль побережья России. Кроме того, у Канады недостаточное количество объектов инфраструктуры для его соответствующего поддержания [Bennett M., 2011].

Таким образом, подробное рассмотрение двух морских транспортных магистралей в Северном Ледовитом океане и SWOT-анализ деятельности СВМ (Приложение 11), позволяет нам сделать ряд выводов и умозаключений. Во-первых, СМП который активно разрабатывается, в разы выгоднее и перспективнее чем СЗП, и иные традиционные морские

евроазиатские коридоры через Суэцкий канал (Приложение 12) (хотя ряд специалистов придерживается иной точки зрения). Не смотря на затруднительное передвижение в связи с климатическими обстоятельствами, вскоре Севморпуть может стать трансконтинентальной магистралью сотрудничества, поскольку:

- 1) имеет меньшую протяженность (экономия времени);
- 2) экономическая целесообразность (экономия топлива и как следствие меньше финансовых затрат);
- 3) защищен от пиратских нападений;
- 4) более благоприятная ледовая обстановка (чем у СЗП);
- 5) российская сторона готова предоставить ледокольное обеспечение и проводку;
- 6) имеется необходимая портовая инфраструктура (70 крупных пунктов и портов);
- 7) режим судоходства через Суэцкий канал ограничительный: ежедневно судам разрешено входить в канал 3 раза в одном направлении. Плавание через канал продолжается примерно 4-5 часов, но может составить даже целые сутки [Литвинова Ю.И., Макаров И., 2014].

Во-вторых, использование проекта Севморпути даст толчок для внутреннего развития не только российской Арктики но и России в целом. Так как основным сдерживающим фактором устойчивого социально-экономического роста северных регионов выступает именно неразвитость транспортной системы, ее морского и континентального факторов, что препятствует освоению природно-ресурсной базы, причем не только российской Арктики, но и Урала, Сибири, Пермского края и других территорий, которые специализируются на добыче минеральных и энергетических ресурсов. Именно поэтому необходимо создать эффективную транспортную инфраструктуру в российской Арктике, включающую новые транспортные коридоры в различных направлениях. Увеличение объема грузоперевозок по Севморпути даст толчок развитию главного

транспортного узла Чукотского автономного округа - морского порта Певек, который является базовым портом на СМП.

2.3. Развитие приарктического пространства в 2018-2024гг.

Арктический регион имеет огромное значение в современном мире по нескольким причинам. Во-первых, в регионе находятся большие энергетические ресурсы, за которыми, как отмечают многие эксперты, зависит будущее многих стран. «По некоторым оценкам, в Арктике сосредоточено 90 млрд баррелей нефти, 47,3 трлн куб. м газа, 44 млрд баррелей газового конденсата. По зарубежным оценкам, это составляет около 25% от неразведанных запасов углеводородов в мире» [Богоявленский И.В., 2012, с.51].

Во-вторых, в Арктике находятся редкие и редкоземельные металлы, минералы, руды и разные сырьевые ресурсы, имеющим стратегическое значение.

В-третьих, в водах Арктики имеются огромные биологические ресурсы мирового значения. Моря Арктики служат ареалом существования множества уникальных видов животных и рыб. Арктические и субарктические воды населяют более 150 видов рыб, в том числе важнейшие для рыбного промысла.

В-четвертых, СМП и СЗП представляют собой ключевые транспортные артерии для всех стран Земли.

Наконец, пятым критерием является влияние Арктики на состояние окружающей среды во всем мире (климат, уровень Мирового океана и пр.).

Значимые факторы, влияющие на развитие ситуации:

- геополитический – огромные запасы сырья и биоресурсов, крупные транспортные артерии в Северном Ледовитом океане;
- климатический – таяние ледников;

- внутривластный – кризис власти, межнациональный и т.д.;
- внешнеполитический – различие интересов сверх держав в данном регионе
- финансовый – необходимы инвестиции стран не только Арктического региона, но и других государств;
- экономический – разный уровень экономик заинтересованных государств.

Первый сценарий. Секторальное деление.

Первая попытка секторального деления Арктики была предпринята Советским Союзом. В 1909 Канада объявила своими землями находящиеся к западу от Гренландии, между Канадой и Северным полюсом. В 1925 г. Она не разрешила другим государствам осуществлять различные действия на своей арктической территории без позволения. Все это породило деление Арктического региона между пятью прибрежными странами.

В связи с большим экономическим потенциалом региона, страны за полярным кругом тоже будут претендовать на свои права в Арктике. Этим они покажут свое стремление к власти, прежде всего, к экономической мощи государства. Кроме того, страны арктической пятерки будут способствовать разделу континентального шельфа и морских территорий, для того чтобы, закрепить за собой право добычи ресурсов на определенных территориях. То есть, к секторальному делению региона.

Россия и Канада будут настаивать на праве исключительного владения Севморпутем и Северо-Западным проходом. Россия на всех этапах истории ратовала за секторальный раздел Арктики, то есть за определение границ арктического региона по меридианам от крайних точек побережья приарктических государств до полюса, в котором и сходятся границы всех секторов. Таким образом, Северный морской путь станет для России внутренними водами, а большая часть Северного Ледовитого океана окажется российской. Такой же позиции придерживается Канада, которая

уже давно определяет Северо-Западный проход как свои внутренние воды и ей тоже выгоден секторальный вариант деления.

У США совершенно противоположное мнение по вопросу разделения территорий. С точки зрения Вашингтона, России и Канаде принадлежат только 12-мильные зоны вдоль побережья. Соответственно, полюс – никому не принадлежащая территория, а Северо-Западный проход и Севморпуть интернациональны. Также американская сторона думает, что секторальный принцип деления способствует спаду экономических возможностей США и приведет к упущению военно-стратегической мощи государства в регионе.

Норвегия и Дания хотели бы осуществить раздел Арктики по срединной линии, которая бы проходила на равном расстоянии от береговой линии государств. Такой исход больше всего принесет пользу Дании, ведь в этом случае полюс окажется ее территорией.

Нельзя ни заметить, что на сегодняшний день не существует международно-правового акта, который бы регулировал границы стран в Арктике и предусматривал бы четкое их деление. Международно-правовой режим Арктики, регулирующийся положениями Конвенции 1982 г., уже устарел и не может быть опорой для решения всех споров возникающих между приарктическими государствами.

Сценарий возможен при упорном внимании со стороны государств не входящих в арктическую пятерку, что даст толчок для немедленного закрепления своих территорий данными государствами и установления тотального контроля над своей арктической зоной. А также, если США ослабит свои позиции, это будет способствовать активному разворачиванию политики России и Канады в Арктике.

Подводя итог, можно сделать вывод, что данный сценарий наиболее вероятен. Главным мотивом для секторального разделения являются национальные интересы государств. Арктический регион может позволить каждой из них стать более стабильной и экономически сильной державой, нежели на данный момент, за счет своих природных богатств. Но данный

сценарий имеет развитие только при грамотной политической и дипломатической линии России и Канады по отношению к США.

Второй сценарий. Международное управление.

Таяние ледяных покровов и снегов Арктики, а также другие изменения в климате, большие изведенные и перспективные месторождения углеводородов и новые коммуникационные возможности арктического пространства послужили неким «спусковым крючком» для международного соперничества и противостояния государств, не только региональных, но и внешних игроков.

Сценарий рассматривающий, что Арктический регион окажется под международным контролем имеет число сторонников, которые склоняются к точке зрения, что природные ресурсы и перспективные транспортные артерии являются «общим достоянием» всего человечества, и к ее освоению должны быть допущены любые участники (государства, международные организации, частные компании), которые имеют достаточно финансовых и экономических ресурсов для развития данной территории. Эта точка зрения подкрепляется желанием неарктических стран способствовать защите природного разнообразия Арктики. Сторонники данной стратегии считают, что только общими усилиями можно обеспечить стабильность в данном регионе.

Такому развитию способствует большое количество стран наблюдателей Арктического Совета. На сегодняшний день насчитывается 12 наблюдателей АС. Но необходимо подчекнуть, ни одно из нерегиональных государств, в независимости от участия или неучастия в работе АС, формально не может оспаривать права приарктических стран, которые базируются на международном морском праве. Более того, статус наблюдателя не дает им каких-либо особенных прав в принятии решений, а лишь информационное преимущество. Решения остаются за «восьмёркой» Арктического совета.

Крупными заинтересованными сторонами данного сценария являются прежде всего следующие внерегиональные акторы:

- КНР. Интерес Республики обусловлен, в первую очередь, углеводородными ресурсами региона, поскольку наблюдается дефицит таковых внутри страны и заинтересованность в акваресурсах региона, в частности рыбы, поскольку в стране возникла проблема переэксплуатации морских прибрежных ресурсов. Стремясь обрести некую точку опоры вблизи Арктики, он делает упор на сотрудничество с Исландией и развивает двусторонние отношения с Канадой, Норвегией и Данией.

Однако, как считают некоторые эксперты, главным мотиватором является геополитическая и военно-стратегическая. Арктика может сыграть важную роль в случае обострения американо-китайских отношений. Военно-морская база в Сингапуре, которой пользуются США, позволяет им в случае военного конфликта перекрыть важный для Китая Малаккский пролив, через который осуществляются китайские экспорт и импорт нефти из стран Ближнего Востока. В случае обострения двусторонних отношений или возникновения потенциального конфликта СМП снизит риск закрытия пролива военными силами США» [Комиссина И.Н., 2015. с.59].

- Япония стала активно заниматься вопросами Арктики в конце 2000-х гг., когда японское правительство приступило к формулированию концептуальных основ политики в регионе. После аварии на атомной электростанции Фукусима-1 наблюдается рост интереса по отношению к углеводородным источникам энергии.
- Большое значение вопросу освоения Арктики уделяется в Индии. Авторитет Дели на международной арене стремительно растет, и правительство государства не хочет упускать возможности участия в решении глобальных проблем, к числу которых ведущие эксперты страны относят и освоение Арктики. При этом наибольшие опасения в

политических кругах страны вызывает растущий интерес к региону со стороны Китая.

- Южная Корея приняла «План реализации арктической политики» в 2013 г. Так же и для Сеула острым является вопрос ресурсообеспеченности. Более того, деловые круги неоднократно высказывались о заинтересованности в арктических газе и нефти и в совместном исследовании перспективных месторождений. Также исследователи к преимуществам Кореи относят опыт в развитии современных средств связи, а это необходимо для безопасной навигации в сложных климатических условиях [Антюшина Н.М., 2014, с.110].
- НАТО является относительно новым актором в Арктическом регионе. Существенное расширение ее деятельности в Арктике началось в 2008 г. На практике же альянс присутствует в Арктике в виде объединенной системы ПВО, в которую входят истребители постоянной готовности, системы предупреждения о военном нападении и разведывательная авиация. И как мы уже писали ранее, приоритетом НАТО является борьба за ресурсы на глобальном уровне.

У экспертов существует несколько точек зрения на мотивы активизации НАТО в Заполярье. Во-первых, организация испытывает вызовы со стороны других международных организаций в обеспечении европейской, транс-атлантической и глобальной безопасности (ООН, ЕС, ОБСЕ, СБЕР, АС и др) и в связи с этим стремится отстоять роль основного гаранта безопасности, доказав этим свою нужность. Согласно второй точке зрения Альянс стремится показать, что при сохранении у нее потенциала сдерживания любой военной угрозы она активно трансформируется в организацию, которая имеет новые задачи в миротворческой сфере, борьбы с последствиями природных и техногенных катастроф, поисково-спасательной работы и т.п. Именно на этом круге вопросов НАТО и собирается сосредоточиться в Арктике. Третья точка зрения гласит, что альянс скорее

является инструментом некоторых стран, которые стремятся продвинуть свои интересы в Арктике, нежели отражением единой политики западного сообщества в отношении региона [Коньшев В.Н., Сергунин А.А., 2011, с.31].

- ЕС начал проявлять активный интерес к Арктике, мотивируя это беспокойством относительно конкуренции различных держав за природные ресурсы. В 2008 г. был принят документ «Изменение климата и международная безопасность», в котором выделялись такие проблемы как: таяние полярного льда, негативные последствия хозяйственной деятельности и обострение конкуренции между арктическими державами за использование природных ресурсов и морских проходов в Арктике. Мировым сообществом он был оценен как попытка обозначить свою претензию на участие в делах региона.

Сценарий возможен при: смягчении позиций России и Канады, которые с XX века придерживаются идеи секторального раздела; при создании нормативно-правовой базы, которая определит международный характер управления регионом, запрещающий все виды военных действий (и будет полностью безъядерной демилитаризованной зоной), а также возможность странам подавать заявки на территориальные претензии в Арктике. И решать вопросы по принципу консенсуса, что исключит возможность межправительственных договоренностей и обязательств.

На основании вышеуказанного можно предположить, что вероятность осуществления данного сценария примерно 45-50%. Несмотря на заинтересованность в многостороннем управлении крупных международных акторов (Китай, Япония, Южная Корея, ЕС, НАТО) будет очень трудно добиться согласия в установлении такого режима со стороны приарктических стран (России и Канады как минимум). Не взирая на лозунги, что природные запасы и коммуникации Арктики являются «общим достоянием» всего человечества, государства будут отстаивать свои национальные интересы.

Третий сценарий. Военный конфликт.

Рассуждения о правовом хаосе подогревают ожидания возможного «передела» Арктики, не исключая, в том числе, силовые методы «передела». За этим, как водится, часто усматривается желание взять под контроль арктические энергоресурсы, «оттеснив» от их разработки другие государства, выступающие в роли конкурентов.

Теоретическим сценарием вооруженного конфликта может стать борьба за раздел месторождений углеводородов на арктическом шельфе. Участниками такого конфликта могут стать все арктические страны притом в любых коалициях. Однако, что сама по себе добыча нефти и газа с океанского дна в условиях наличия даже временного ледового покрова еще никем и никогда не решалась

Пожалуй, наиболее вероятным представляется конфликт в форме столкновения ВМС сторон из-за нерешенности проблем судоходства в Арктике при условии ее освобождения ото льда на продолжительный период. Как было сказано, путь через Арктику из Европы в Азию гораздо короче, и как следствие экономически выгоднее, чем через Суэцкий канал и, тем более, вокруг Африки. При этом может возникнуть конфликт по поводу принадлежности тех или иных акваторий. Причем в такой конфликт могут быть втянуты уже не только приарктические страны, но и весь блок НАТО, а также Евросоюз (из приарктических стран членом ЕС является только Дания).

Однако вероятность реализации и этого сценария невысока. Сама по себе неурегулированность данного вопроса, влекущая необходимость сопровождения торговых судов боевыми кораблями, причем на всем маршруте через Арктику, сразу многократно увеличивает стоимость перевозок, тем самым ликвидируя выгоду сокращения маршрута

Теоретическим фактором возникновения конфликта в Арктике может стать деятельность КНР, которая в 2008 г. открыла научную станцию на архипелаге Шпицберген. Кроме того, в Арктике стал регулярно появляться китайский ледокол «Снежный дракон», ранее работавший в Антарктиде.

Учитывая большую численность населения, становится очевидно, что китайская сторона, как мы уже отмечали, испытывает необходимость в природных ресурсах, причем, судя по некоторым публикациям китайских авторов, в этой стране растет решимость захватывать необходимые ресурсы и территории, в том числе и с помощью военной силы [Храмчихин А., 2013].

Возможные сценарии военных конфликтов в Арктике по отдельности вооруженные силы Канады, Норвегии и Дании в силу слабости военного потенциала вряд ли способны осуществить серьезное военное воздействие в отношении РФ. С другой стороны, США силами той группировки сухопутных войск и ВВС, которые дислоцированы на Аляске в мирное время, могут без особого труда занять Чукотку, где нет никаких частей ВС РФ (по состоянию на 2015 г. - лишь собирается наращивать). При этом Россия не будет иметь возможность перебросить туда тяжелые соединения из-за значительных расстояний. Ближайшая к Чукотке мотострелковая бригада расположена на Камчатке, следующие - в Хабаровском и Приморском краях. Из-за наличия тяжелой техники их переброска по воздуху невозможна, а по морю займет значительное количество времени и, главное, будет блокирована ВМС США, которые, как было показано выше, значительно сильнее ВМФ РФ. Россия имеет возможность перебросить на Чукотку только части ВДВ и ВВС, однако и это будет сделать достаточно сложно из-за противодействия ВВС США.

При этом подобная операция в политическом и военном плане не дает никакой очевидной выгоды для США, но и несет угрозу эскалации конфликта вплоть до полномасштабного обмена ядерными ударами. Причем такой сценарий становится тем более вероятен, чем меньше у России возможности освободить свою территорию обычными силами. Чукотка же не представляет для США большой ценности, чтобы ради захвата этой территории ставить под угрозу существование собственной страны.

Гораздо более серьезной представляется угроза нанесения кораблями ВМС США (вместе со стратегической и, возможно, палубной авиацией)

массированного обезоруживающего неядерного удара с помощью крылатых ракет по объектам стратегических ядерных сил РФ. Такой удар позволит уничтожить значительную часть российских вооружений, причем без глобальной экологической катастрофы. При таком сценарии американские СЯС полностью сохраняют свой потенциал. Если Россия все же решится на ответный удар остатками своих СЯС, он может быть парирован с помощью даже ограниченной ПРО.

Тем не менее, такой сценарий имеет ряд существенных рисков и ограничений.

Сценарий возможен при: критическом истощении месторождений полезных ископаемых, непосредственно на территории внерегиональных акторов, что сподвигнет их на разрешение проблемы недипломатическим и наиболее быстрым методом – вооруженным конфликтом; ослаблении своего внимания прибрежных стран к региону, это может спровоцировать внутрегосударственные проблемы и противоречия (падение уровня экономики, революция и т.п).

Можно сказать, что данный сценарий наименее вероятен. Не смотря на то, что проблема будет решена наиболее быстрым методом – вооруженным конфликтом, последствия могут быть очень серьезными. Например, разрыв дипломатических связей, ущерб экологии региона и т.п. Более того, вести войну в таком сложном, с точки зрения климата регионе - требует колоссальных финансовых затрат и военной подготовки.

Таким образом, биологические ресурсы, перспективные транспортные судоходные магистрали, крупные запасы нефти, газа и иных полезных ископаемых и геостратегическое положение региона – вот то, что движет региональными и внерегиональными акторами при выстраивании своей политики в отношении Арктики.

Анализ возможных сценариев развития приактического пространства в 2018-2024 гг. позволил выделить 3 возможных сценарных развития: позитивный, нейтральный и негативный. Наиболее вероятным

представляется развитие Арктики согласно позитивному сценарию, предполагающему секторальное деление, на котором традиционно настаивают Россия и Канада. Однако, противником такого передела выступает американская сторона, поскольку согласно позиции США, полюс – никому не принадлежащая территория, а Северо-Западный проход и Севморпуть интернациональны. Кроме того, подобный принцип деления значительно ограничит возможности военно-морских сил в регионе. Дания и Норвегия являются сторонниками передела по срединной линии, но такой исход США подходит больше, нежели международное управление. Результат деления - пять соответствующих зон влияния, крайней точкой будет Северный полюс.

Нейтральный сценарий, а именно международное управление имеет большое количество сторонников, прежде всего, в рядах внерегиональных акторов (Китай, Индия, Южная Корея, Япония, ЕС и НАТО) и, конечно, США. Главный аргумент - природные запасы и коммуникации Арктики являются «общим достоянием». Но Россия и Канада вряд ли пойдут на такие уступки, кроме того, подобный сценарий требует запретить все виды военных действий (и иметь военные базы), возможность странам подавать заявки на территориальные претензии в Арктике и прочее.

И последний – негативный сценарий, подразумевающий военный конфликт. Он будет спровоцирован борьбой за раздел месторождений углеводородов на шельфе. Участниками такого конфликта могут стать все арктические страны, притом в любых коалициях. Но именно из-за возможных тяжелых последствий, военное противостояние в виде вооруженного столкновения вряд ли возможно.

Заключение

Глобальное потепление и его последствия оказывают сильное влияние на мировую политику и экономику, ставят в мировую повестку ряд серьезных проблем, такие как адаптация к изменениям климата, сведение к минимуму экономического ущерба, обеспечение глобальной энергетической безопасности и т.д. Повышение температурного режима в Арктике, открывающий новые возможности разведки и освоения ее огромных углеводородных и биоресурсов, а также использования Арктического бассейна в качестве мировой транспортной коммуникации, может в корне изменить геополитическую ситуацию в мире. В результате исследования автор сделал следующие выводы:

Во-первых, из геополитической характеристики Арктического региона, мы сделать вывод, что интересы страны будут отстаивать исходя из имеющихся у них сил, которые в свою очередь зависят от их ресурсов, численности населения и размера территории, экономического потенциала, военной мощи, политической стабильности и т.д. При реализации своего внешнеполитического курса в Арктическом регионе, акторы будут руководствоваться своими национальными интересами.

Так, интересы США и России в основном представлены обеспечением военной и внутренней безопасности, защиты и охраны государственной границы. Для РФ приоритетными направлениями являются комплексное социально-экономическое развитие российской Арктической зоны, развитие науки и технологий и прочее. Для США - свобода перелётов и мореплавания применительно ко всей Арктике, добыча и разведка полезных ископаемых и т.д. Для достижения своих целей и защиты интересов США имеют выгодное географическое положение, экономический потенциал, военную мощь (в том числе ядерное оружие) и внутреннюю политическую стабильность. Защищая свои интересы, Россия будет руководствоваться сильным характером правительства, большой территорией и численностью населения, наличием

природных ресурсов, национальным духом, эффективной дипломатией, военным потенциалом и ядерным оружием.

Интересы канадской стороны заключаются в укреплении торговых связей с арктическими государствами, обеспечении безопасности судоходства по Северо-Западному проходу, решении пограничных споров, всяческое содействие существующим наднациональным органам в регионе. Потенциал Канады заключается в следующем: на суше граничит лишь с США, большая территория, экономическая и внутривластная стабильность.

Датчане намерены отстаивать свои экономические и стратегические интересы. Основными приоритетами признаны Гренландия и утверждение своего суверенитета в регионе. Главные силы Дании заключаются во внутривластной и экономической стабильности.

Ключевыми интересами Норвегии являются утверждение суверенных прав в регионе, поощрение научных исследований и развитие сотрудничества с Россией. Несмотря на все имеющиеся различия, у них имеется один общий интерес и значимый интерес - охрана и защита окружающей среды. Однако для защиты своих интересов Норвегия имеет прежде всего внутривластную и экономическую стабильность.

Во-вторых, отношения в Арктическом регионе регулируются большим количеством нормативных документов, в общей сложности известно примерно о 70 актах регионального и международного уровня. Наиболее значимыми документами для предпринятого исследования явились Женевские морские соглашения от 1958 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Илулиссатская декларация от 2008 г. и Кирунская декларация от 2013 г. Несмотря на то, что часть из этого большого количества документов была создана с целью урегулирования конфликтов, на практике мы выявили, что она не в силах предотвратить спорные ситуации (принадлежность СМП и СЗП, внешние границы континентального шельфа в Арктике и т.д.).

Непосредственно международно-правовой статус Арктики определен нормами морского права, в первую очередь, положениями Конвенции 1982 г., согласно которой, под юрисдикцией прибрежных стран находится 12 морских миль акватории и 200-мильная исключительная экономическая зона и самое главное – с юридической точки зрения Арктика никому не принадлежит.

В третьих, существует большое количество наднациональных органов международного сотрудничества в соответствующем регионе, которые доказывают свою эффективность при решении важных проблем Арктики, включая сферу климата, экологии, энергетики, транспорта, торговли, экономики, социально-экономического развития коренных народов Севера и и.т.д.: К таковым относятся региональная программа ЕС - Северное измерение Евросоюза. Основной акцент - решение экологических проблем. Совет министров Северных стран, Северный совет и международная неправительственная организация Северный форум - исследовательской работой не занимаются, однако, они финансируют арктические исследования грантами и стипендиями и т.п. Наиболее полезными являются ведущий межправительственный форум – Арктический Совет, содействующий устойчивому развитию и координации международного сотрудничества и национальных политик стран-участниц. И форум регионального сотрудничества – СБЕР, позволяющий улучшать дву- и многостороннее сотрудничество на региональном уровне, а также развивать арктические районы России. В целом, был успешно реализован ряд проектов, в том числе в России. Однако, как показывает наше исследование, имеющиеся институты способствуют, не только сотрудничеству и урегулированию споров между странами, сколько являются своеобразным инструментом для продвижения собственных национальных интересов. Тем самым подтверждая основные положения теории реализма.

В-четвертых, действия основных игроков в сфере военной безопасности, рыболовства, научно-исследовательской деятельности,

поисково-разведочных показывают, что существует огромное поле как для взаимовыгодного межгосударственного сотрудничества, так и для развития собственного потенциала. К примеру, США и Канадой неоднократно проводились военные учения, наиболее крупные - «Северный край-2008» и «Оперейшн Нанук». В рамках разведки углеводородов, например, на арктической территории России крупным успехом считается строительство платформы Приразломная. Российская сторона также принимает участие в 80 научно-исследовательских проектах. Норвегия увеличивает финансирование исследований, США тесно сотрудничают с Канадой в области изучения строения морского дна и арктических НИОКР. Введение ИЭЗ дало толчок для заключения ряда взаимовыгодных двусторонних соглашений. Например, между Россией и Данией. Кроме того, в 2015 г. «пятерка» заключила соглашение, запрещающее промышленную добычу рыбы за пределами ИЭЗ.

Наблюдаются вызовы и угрозы национальным интересам и появлению крупных внерегиональных акторов – Китая, Индии и Японии, которые прежде всего делают акцент на инвестиции в проекты Арктики, научно-исследовательскую деятельность и коммуникационные перспективы региона.

В-пятых, подробное рассмотрение двух морских транспортных магистралей в Северном Ледовитом океане показало, что СМП в разы выгоднее и перспективнее чем СЗП, и иные традиционные морские евроазиатские коридоры через Суэцкий канал, поскольку: имеет меньшую протяженность, экономическая целесообразность, защищен от пиратских нападений, более благоприятная ледовая обстановка (чем у СЗП) и т.д. Кроме того, использование проекта Севморпути даст толчок для внутреннего развития не только российской Арктики но и России в целом (строительство новых транспортных узлов, портов, социально-экономический рост северных районов и т.п.) наиболее значимых проектов российской Арктики - «Ямал СПГ», «Белкомур» и прочие. Следует понимать, что проект Севморпути требует серьезных капиталовложений и инвестиций.

В-шестых, анализ возможных сценариев развития припрактического пространства в 2018-2024 гг. позволил выделить 3 возможных сценарных развития: позитивный, нейтральный и негативный. Наиболее вероятным представляется развитие Арктики согласно позитивному сценарию, предполагающему секторальное деление, на котором традиционно настаивают Россия и Канада. Нейтральный сценарий, а именно международное управление имеет большое количество сторонников, прежде всего, в рядах внерегиональных акторов (Китай, Индия, Южная Корея, Япония, ЕС и НАТО) и, конечно, США. Главный аргумент - природные запасы и коммуникации Арктики являются «общим достоянием». Однако не все арктические страны пойдут на такие уступки. И последний – негативный сценарий, подразумевающий военный конфликт. Он будет спровоцирован борьбой за раздел месторождений углеводородов на шельфе. Участниками такого конфликта могут стать все арктические страны, притом в любых коалициях. Но именно из-за возможных тяжелых последствий, военное противостояние в виде вооруженного столкновения вряд ли возможно.

Список использованных источников и литературы

Источники:

1. Выступление В. В. Путина на международном форуме «Арктика – территория диалога», 23.09.2010.
2. Выступление Д. А. Медведева на заседании Совета безопасности «О защите национальных интересов России в Арктике» в Кремле, 17.09.2008.
3. Директива США по Арктической политике, 12 января 2009 г.
4. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.
5. О защите национальных интересов России в Арктике. Выступление Президента РФ Д.А. Медведева на заседании Совета Безопасности 17 сентября 2008 г. Российская газета, 17 сентября 2008.
6. Основные положения стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу. М., СОПС, с.37-38, 2009.
7. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу: утв. Президентом РФ Д. Медведевым//Совет Безопасности Российской Федерации, 18 сентября 2008, URL: <http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html>, (дата обращения: 14.12.2015).
8. Послание Президента России Владимира Путина Федеральному собранию РФ. Российская газета, 16 мая, 2003.
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. № 366 г. Москва "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года".
10. Постановление Правительства РСФСР «О Государственной комиссии РСФСР по делам Арктики и Антарктики» от 26 декабря 1991 года № 75.

11. Постановление Правительства РФ «О Всероссийском научно-координационном центре по комплексным проблемам Севера, Арктики и жизнедеятельности малочисленных народов Севера Государственного комитета Российской Федерации по социально-экономическому развитию Севера» от 22 июня 1992 года, № 419. 90
12. Постановление Правительства РФ «О реформировании системы государственной поддержки районов Севера» от 31 декабря 1997 года, № 1664 // Собрание законодательства РФ. 1998. № 2. Ст. 256.
13. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Положения о Государственной комиссии Российской Федерации по делам Арктики и Антарктики и персонального состава Государственной комиссии Российской Федерации по делам Арктики и Антарктики» от 28 марта 1992 года, № 197.
14. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIII. М., 1970. с. 101-105.
15. Северная стратегия Канады: наш Север, наше наследие, наше будущее, 2009 г.
16. Стратегия Королевства Дания в отношении Арктики на 2011-2020 гг.
17. Стратегия правительства в северных регионах, 2006, Норвегия.
18. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, 20 февраля 2013, <http://government.ru/news/432>, (дата обращения: 20.01.2016).
19. Федеральное Собрание Российской Федерации. Комитет Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов. Инновационное развитие экономики Севера: проблемы и перспективы: материал интернет-конференции. М., 2007. с. 25.
20. Федеральный закон «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской

Федерации» от 19 июня 1996 года, № 78-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1996, № 26, Ст. 3030.

Литература:

1. Антрим К. Партнерство вокруг 180-го меридиана // Россия в глобальной политике, №3 2013. URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Partnerstvo-vokrug-180-go-meridiana-16044> (Дата обращения: 27.05.2018).
2. Антрим К., Новая судоходная Арктика // Россия в глобальной политике, №5 2010. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Novaya-sudokhodnaya-Arktika-15013> (Дата обращения: 27.05.2018).
3. Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества Доклады Института Европы РАН. № 307. М. 2014 г.
4. Апанасенко В.М. Конвенциональные вопросы безопасности в Арктике / В.М. Апанасенко, С.К. Ознобищев // Арктика: зона мира и сотрудничества / Отв. ред. А.В. Загорский. М.: ИМЭМО РАН, 2011. С. 89
5. Арктика: зона мира и сотрудничества // Отв. ред. - А.В. Загорский. - М.: ИМЭМО РАН, 2011. – С.195
6. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах / Рос.совет по межд. делам [под. общ. ред. И.С.Иванова]. М.: Аспект Пресс, 2013.
7. Арктический совет: общая информация / <http://www.arctic-council.org/index.php/ru/about-us> (дата обращения 27.05.2018).
8. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2
9. Барр С., Миккельсен Н., Рахолд Ф., Хик Дю, Павленко В.И., Подоплёкин А.О. Арктические ведомости 2014. № 4 (12). С.28-37.

10. Богатуров А.Д., Косолапов Н.А., Хрусталеv М.А. Очерки теории и политического анализа международных отношений / М.: НОФМО 2002. С.384.
11. Богоявленский В.И., Богоявленский И.В. Поиск, разведка и освоение месторождений нефти и газа на шельфе Арктики // Бурение и нефть. 2011. - №7-8. С. 24-28.
12. Богоявленский И.В. Поиск, разведка и разработка месторождений углеводородов в Циркумарктическом регионе // Арктика: экология и экономика, № 2 (10), 2013. URL: [http://www.arctica-ac.ru/docs/2\(10\)/061_071_ARKTIKA_2.pdf](http://www.arctica-ac.ru/docs/2(10)/061_071_ARKTIKA_2.pdf) (Дата обращения: 22.05.2018).
13. Богоявленский И.В. Шельф Арктики: перспективы и проблемы освоения ресурсов нефти и газа // Geopetrol-2012. Krakow. С.47-54.
14. Борджерсон С. Грядущий бум в Арктике // Россия в глобальной политике, №4, 2013 URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Gryaduschii-bum-v-Arktike--16116> . (Дата обращения: 28.05.2018)
15. Боровский, Ю. Политизация мировой энергетики: / Ю. Боровский // Мировые процессы. 2008. Т.6. - №1(16)
16. Валеев Р.М, Курдюков Г.И.. Международное право. Особенная часть: Учебник для вузов. - М.: Статут. 2010. 624 с.
17. Военно-морские силы Дании / <http://warfiles.ru/show-41878-voenno-morskie-sily-danii.html> (дата обращения 28.05.2018)
18. Воронков Л.С. Арктика на восьмерых // Россия в глобальной политике 2013, №3, URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Arktika-na-vosmerykh-16045> (Дата обращения: 26.05.2018).
19. Воронов К.В. Арктические горизонты стратегии России: современная динамика // Мировая экономика и международные отношения. 2010. № 9. С. 54-65
20. Вылегжанин А.Н. Решения международного Суда ООН по спорам о разграничении морских пространств: / А.Н. Вылегжанин. - М., 2004.

21. Доценко В.Д. Основоположник теории морской силы 2012, Электронный ресурс. Режим доступа: URL:: <http://militera.lib.ru/science/mahan1/15.html> (Дата обращения 17.04.2016).
22. Дугин А. Основы геополитики (Книга 1) / М.: Арктогея-центр, 2000 г. 578
23. Дьякова Н.А. Точка зрения. Россия, США, Норвегия в Арктике: спорные территории (к истории вопроса): / Н.А. Дьякова // Мировая экономика и международные отношения. – 2007. – №56.
24. Заявления и действия отдельных участников Арктического процесса 2015 / режим доступа <http://mylektsii.ru/2-47759.html> (дата обращения 28.05.2018)
25. Ивашенцов Г. Россия - Индия: новые форматы давнего партнерства // Международная жизнь, 2016. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <https://interaffairs.ru/news/show/14706> (Дата обращения 24.05.2018).
26. Истомин А., Павлов К., Селин В. Экономика арктической зоны России // Общество и экономика. - 2008. - № 7. -С.158-172
27. Казмин Ю.Б., К вопросу о внешней границе континентального шельфа России в Арктике №3 2010 Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/show/183> (Дата обращения: 25.05.2018).
28. Ковалев А. Индекс безопасности, № 3-4 (90-91). 2009, с.117
29. Колосов Ю.М., Кривчикова Э. С. Международное право: учебник / отв. ред. Вылегжанин А. Н. - М.: Высшее образование, Юрайт-Издат. - 1012 с., 2009
30. Комиссина И.Н. Арктический вектор внешней политики Китая // Проблемы национальной стратегии № 1 (28). 2015. с.54-73
31. Коновалов А.М. Транспортная инфраструктура российской Арктики: проблемы и пути их решения // Арктика: зона мира и сотрудничества / Отв. ред. А.В. Загорский. М.: ИМЭМО РАН, 2011.

32. Конышев В. Н., Сергунин А. А. Международные организации и сотрудничество в Арктике // Вестник международных организаций. 2011. № 3 (34) с.27-36
33. Конышев В.Н. Американский неореализм о природе войны: эволюция политической теории / СПб.: Наука, 2004. - 372 с.
34. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике, Монография. М.: РИСИ, 2011.
35. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? М.: Российский ин-т стратегических исследований, 2011. -194 с.
36. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика на перекрестке геополитических интересов // Мировая экономика и международные отношения. 2010. № 9. с. 43-53.
37. Конышев В.Н., Сергунин А.А., Впереди Арктическое столетие? // Российский совет по международным делам, 2012. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=909#top-content (Дата обращения: 25.05.2018).
38. Картунова М.В. Общая оценка коммуникационного потенциала Арктики и арктических маршрутов. Состояние ее транспортной инфраструктуры. с 40-56. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic%20Anthology%20Vol%202-4.pdf> (Дата обращения: 24.05.2018).
39. Лебедев А. Коридор в арктическом направлении 2006, Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/220571/> . (Дата обращения: 05.05.2016).
40. Ледоколы России: современное состояние и новые горизонты / режим доступа: <http://politrussia.com/ekonomika/ledokoly-rossii-cherez-418/>, (Дата обращения 24.05.2018)
41. Литвинова Ю.И., Макаров И., Северное окно в глобальный мир // Россия в глобальной политике, №6, 2014 Электронный ресурс. Режим

доступа: URL: <http://www.globalaffairs.ru/number/Severnoe-okno-v-globalnyi-mir-17206> (дата обращения: 28.05.2018).

42. Лукин Ю. Ф. Великий передел Арктики / Лукин Ю.Ф. Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет, 2010. С. 400.

43. Лукин Ю.Ф. Арктические проекты межрегиональной интеграции / Лукин Ю.Ф. // Арктика и Север. 2013. - № 13. С. 14-33.

44. Моисеев А. Безопасность Арктики: международно-правовые позиции / Россия в глобальной политике 2016. №2. режим доступа <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1435> (Дата обращения: 25.05.2018).

45. Павленко В.И., Подоплёкин А.О. Национальные программы исследований Арктики в циркумполярных государствах: планирование, инструменты реализации и политическая эффективность 2014. с.1-14

46. Паничкин И. Арктический совет - текущее состояние и перспективы развития // Морские вести России 2013. № 11. С. 14-15.

47. Пассажирский паром «Георг Отс» совершил беспрецедентный проход по трассе Севморпути: спутниковые снимки помогли оптимизировать маршрут, 2010, режим доступа <http://www.scanex.ru/company/news/passazhirskiy-parom-georg-ots-sovershil-bespretsedentnyy-prokhod-po-trasse-sevmorputi-sputnikovye-sn/> (Дата обращения 24.05.2018).

48. Развитие политики Европейского союза в Арктическом регионе: прогресс с 2008 года и последующие шаги // Московский журнал международного права. - 2013. - №1. - С.203-222.

49. Россия, США, Норвегия, Канада и Дания запретили рыболовство в Арктике 2015 / режим доступа: http://vesti-yamal.ru/ru/vesti_arktiki/rossiya_ssha_norvegiya_kanada_i_daniya_zapretili_rybolovstvo_v_arktike148484 (Дата обращения 28.05.2018).

50. Рукша В.В., Смирнов А. А, Кашка М. М., Бабич Н. Г., Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути, Арктика // Экология и экономика №1. 2011 С. 52-61. Электронный ресурс.

Режим доступа: URL: http://www.ibrae.ac.ru/images/stories/ibrae/arktika_magazine/52-61-ruksha.pdf . (Дата обращения 28.05.2018).

51. Селин В.С. Оценка возможностей развития морских коммуникаций в российской Арктике // Вестник Кольского научного центра РАН. 2011. № 4. С.22-28.

52. Селин В.С. Стратегические вызовы национальным интересам Российской Федерации в Заполярье: взгляд из Арктики // Вестник Московского университета. Сер. 25, Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 158-179.

53. Стратегический глобальный прогноз 2030. Расширенный вариант. Под ред. ак. А.А. Дынкина. М., Магистр, 2011, С. 480.

54. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, 2013 с. 2-3

55. Торкунов, А.В. Современные международные отношения Учебник / Под. ред. А.В. Торкунова. - М.: «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 1999. С. 584 .

56. Филатов С. Вожденная Арктика // Международная жизнь, 2011. Электронный ресурс. Режим доступа: URL: <https://interaffairs.ru/news/show/647> (Дата обращения: 29.05.2018).

57. Храмчихин А. Войны в Арктике не будет / 2013 URL: http://rusplt.ru/world/world_3611.html (Дата обращения: 28.05.2018).

58. Цукерман В. А. О стратегии инновационного развития регионов Севера, связанных с освоением морских ресурсов // Север и рынок. 2011. № 2 (28). С. 69-72.

59. Цыганков П.А. Национальная идентичность и политико-экономические стратегии в постсоветском пространстве: (О новых исследовательских подходах в международных отношениях) // Вопросы философии : Научно-теоретический журнал. 2001. № 11. С.15-28.

60. Цыганков П.А. Политическая социология международных отношений. Международные отношения как особый род общественных

отношений. Понятие и критерии международных отношений. / Учебное пособие. М.: Радикс, 1994. С. 208.

61. Янг О.Р. Арктика в будущем: арена конфликтов или «зона мира»? //Вестник МГУ. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. №2. С. 244-255

62. Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on Arctic Cooperation / United Nations - Treaty Series. 1995. pp.60-62.

63. Archer C. Beggar at the Feast? International, Regional Regulation of the Arctic: Is There a Role for the EU? // Lyons Conference. November 2010 / [http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/43/83/ HTML/](http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/53/43/83/HTML/) (дата обращения 25.04.2016)

64. Bennett M. Северо-Западный проход против Северного морского пути 2011 URL: <http://inosmi.ru/arctica/20110823/173719749.html> (Дата обращения: 29.05.2018).

65. China and India Compete for Energy in the Arctic / icwa.in/pdfs (дата обращения 28.05.2018).

66. Climate Change and International Security: Paper from the High Representative and the European Commission to the European Council 14 march 2008 http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/reports/99387.pdf (Дата обращения: 28.05.2018).

67. Declaration on the Establishment of the Arctic Council <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/85> (Дата обращения 29.05.2018).

68. Finland's Strategy for the Arctic Region. Prime Minister's Office Publication 8.2010 / www.geopoliticsnorth.org/images/stories/ (Дата обращения 01.06.2018).

69. Holtsmark S. Towards Cooperation or Confrontation? Security in the High North // Rome: NATO Defense College «Research Paper», 2009, № 45.

70. Larson, David D. Conventional, Customary, and Consensual Law in the United Nations Convention on the Law of the Sea // Ocean Development and International Law. 1994. Vol.25 P. 75-85.

71. Mahan A.T. The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783., 1890, part 1

72. National Security Presidential Directive (NSPD-66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD-25), 2009 <https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm> (Дата обращения 24.05.2018).

73. Short and sharp / режим доступа: <http://www.economist.com/node/21556803> (Дата обращения 27.05.2018).

74. Speech by NATO Secretary General Jaap de Hoop Scheffer on Security Prospects in the High North., Iceland. 29.01.2009 <http://www.nato.int/docu/speech/2009/s090129a.html> (Дата обращения 24.05.2018).

75. The Illulissat Declaration. Arctic Ocean Conference, Illulissat, Greenland, 27-29 May 2008. https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/ud/080525_arctic_ocean_conference-outcome.pdf (Дата обращения 11.04.2016).

76. The Norwegian Government's Strategy for the High North, 2006 / <https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/UD/Vedlegg/strategien.pdf> (дата обращения 02.05.2018).

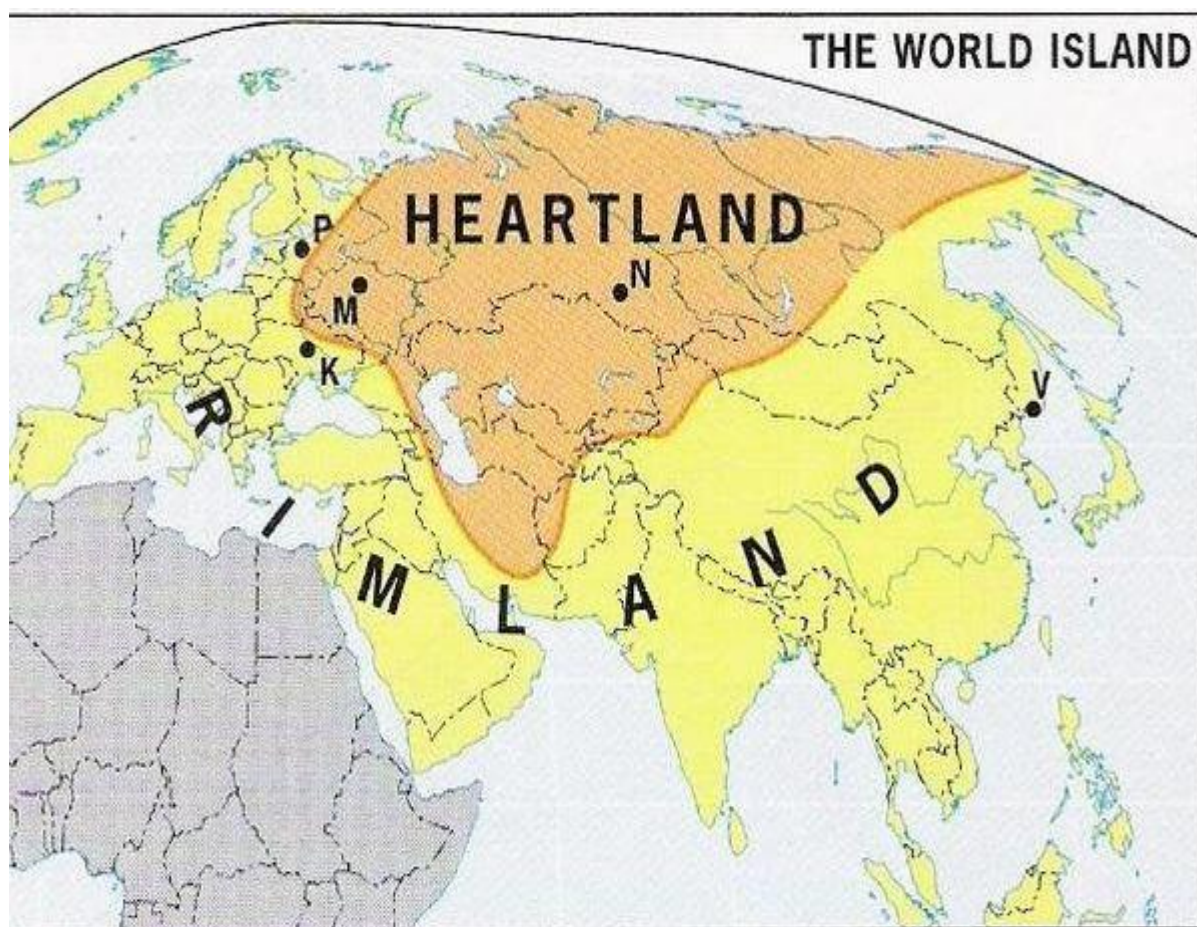
Приложения

Приложение 1

Стратегия «анаконды», целью которой является связать береговой пояс России. (Стрелки – вектора давления атлантизма).



Геополитическая модель Хэлфорда Джона Маккиндера



Концепция «Пан-идей» Карла Хаусхофера



Карта 24. Пан-Идеи в концепции К.Хаусхофера

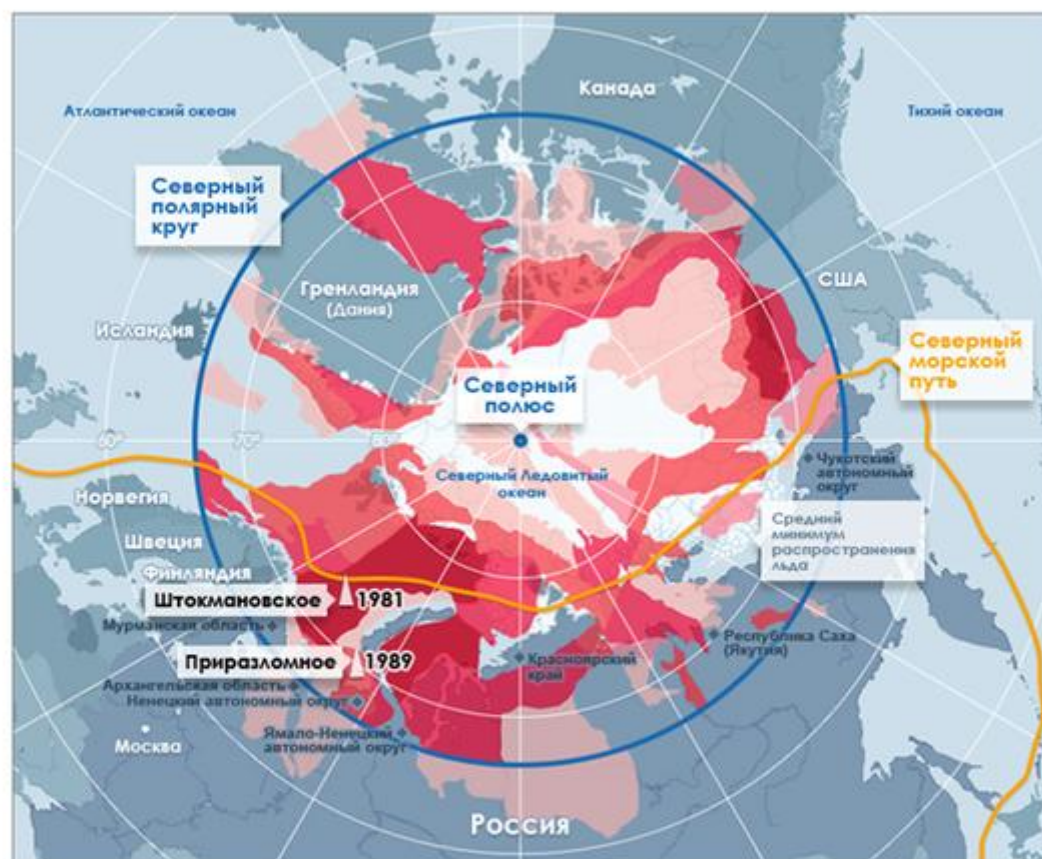
Месторождения в Арктическом регионе



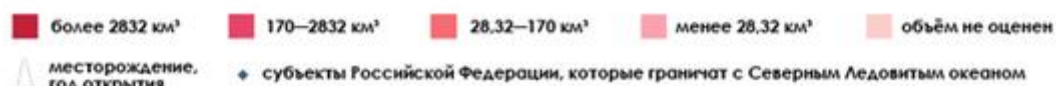
Запасы газа в Арктическом регионе

Арктика

Самые крупные запасы газа в Арктике находятся у побережья России.



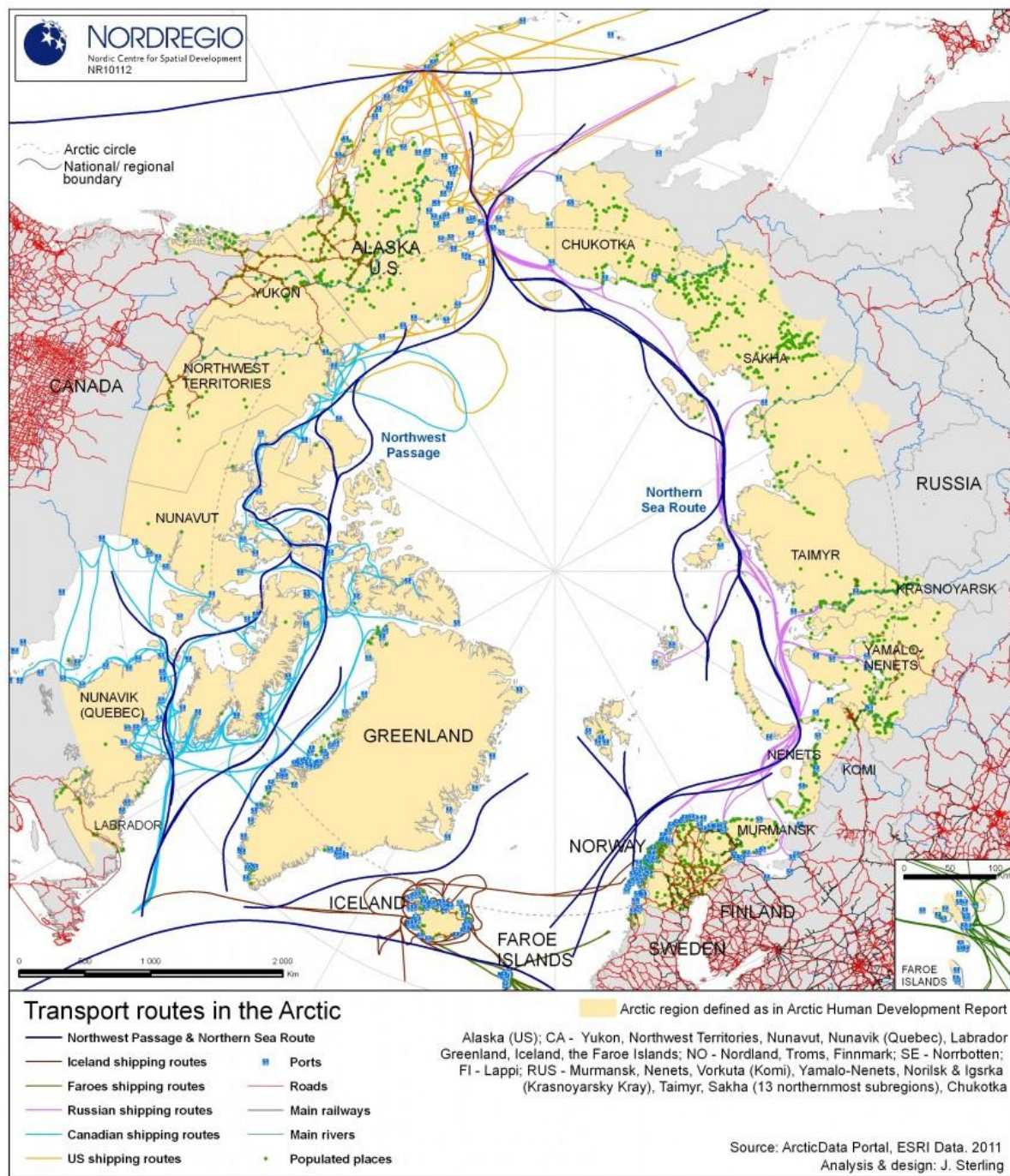
Объём запасов газа:



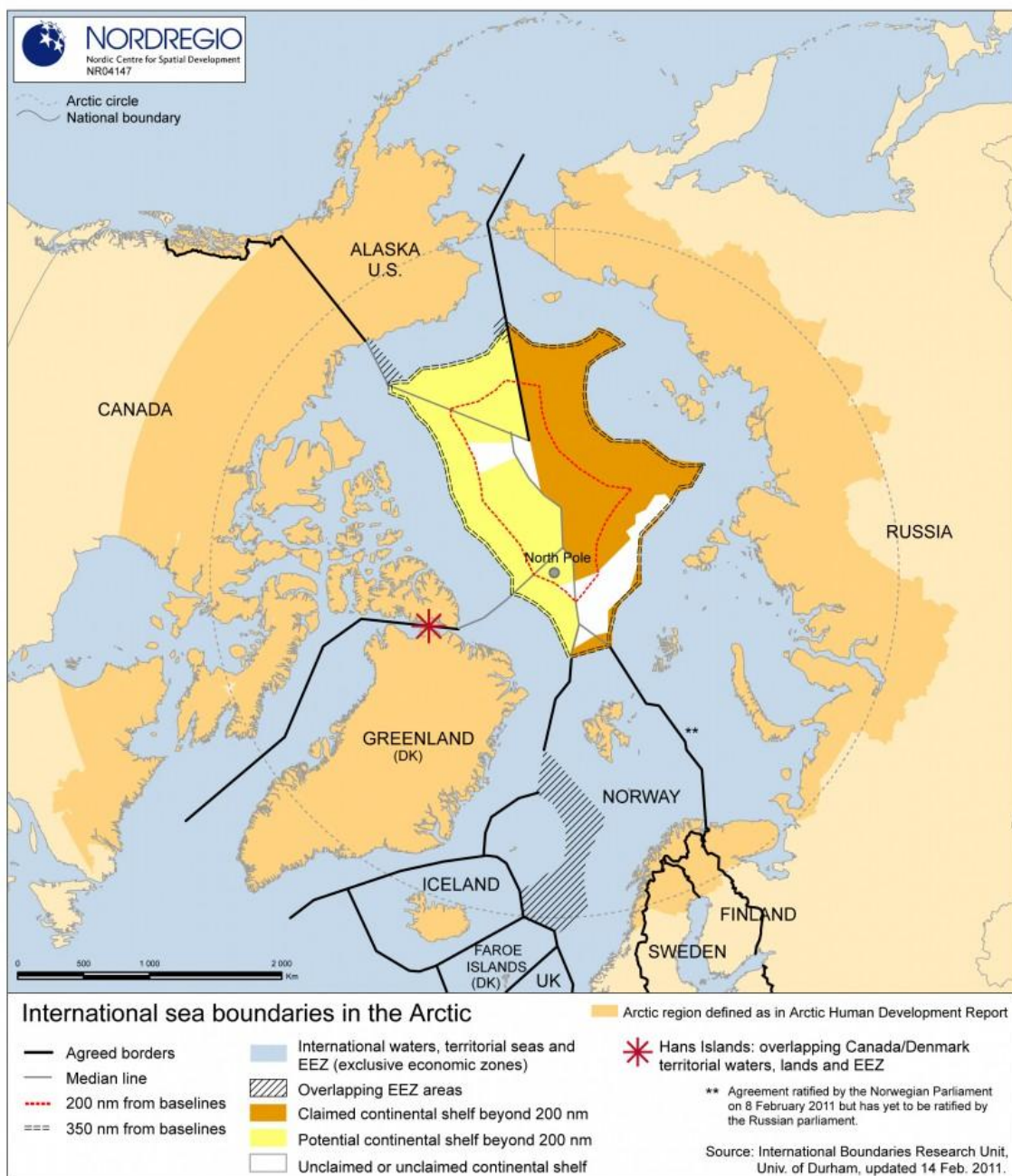
газета.ru © 2011

ДАННЫЕ: TRUBAGAZ.RU, ИЗ ОТКРЫТЫХ ИСТОЧНИКОВ WWW.GAZETA.RU

Транспортные пути в Арктике



Двухсотмильная зона (красная линия)



Северный Морской путь

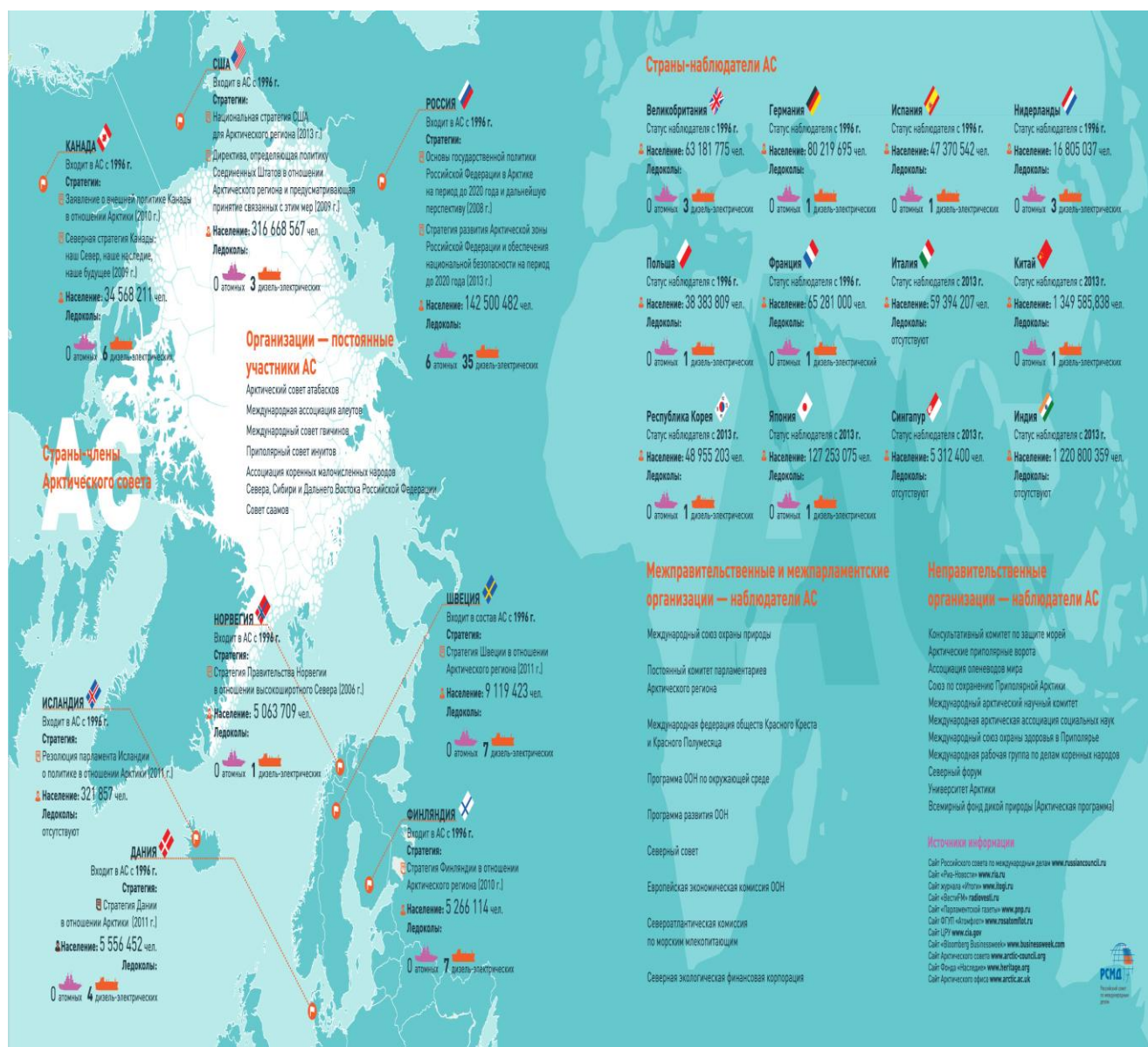
Российский транспортный коридор Северный морской путь в системе международных транспортных коридоров Запад—Восток—Запад



Проект важнейшего инфраструктурного проекта – железнодорожной магистрали «Белкомур»



Наличие ледоколов у стран и наблюдателей Арктического Совета



SWOT-анализ деятельности Северного морского пути

S – сильные стороны	W – слабые стороны	O – возможности	T – угрозы
Соблюдение требований Конвенции ООН по морскому праву – UNCLOS (1982)	Единого правового режима, универсально признанного всеми нациями, в Северном Ледовитом океане не существует	Легитимное использование СМП, прав на участки континентального шельфа в СЛО, Охотском и других морях	Проблемы правовых режимов С-ВП и С-ЗП как национальных коммуникаций России и Канады, использования около-полюсной зоны и др.
	Геополитическая турбулентность		Рост потенциала конфликтности. Милитаризация Арктики
	Денонсация РФ UNCLOS (1982), практическая реализация секторного подхода 1926 года		Ограничение прав РФ и бизнеса в Мировом океане. Рост напряженности, конфликты
СМП – национальная транспортная коммуникация РФ, действует ФЗ № 132-ФЗ от 28.07.2012		Рост внутреннего грузооборота, развитие прибрежных территорий АЗ РФ, Крайнего Севера	Интернационализация СМП. Конфликт интересов стейкхолдеров, действующих в Арктике
	Отсутствует единый орган управления, ответственности на уровне государства за комплексное решение проблем СМП	Расширение функций администрации СМП за комплексное решение вопросов, связанных с развитием СМП, прибрежных территорий	Явная недооценка создания системы арктического менеджмента. Бюрократизация управления
Короче, дешевле и быстрее путь из Европы в Азию с использованием СМП, чем через Суэцкий канал		Больше клиентов, рост транзита и доходов от эксплуатации СМП	Стагнация транзита, отсутствие спроса, фобии иностранных грузоотправителей
Инвестиции российского государства в развитие инфраструктуры СМП		Расширение сервисных услуг, открытие портов по трассе СМП для захода иностранных судов	Вероятность возврата вложенных в инфраструктуру СМП инвестиций, получение прибыли
Использование атомных ледоколов ФГУП "Росатомфлот" на трассах СМП, обновление флота		Навигация в западном секторе СМП фактически круглогодичная	Ввод новых ледоколов в строй и обновление флота замедляются в условиях кризиса
	Изменения климата, тренд к потеплению: уменьшается ледовитость, увеличивается время открытой воды, тает вечная мерзлота		Открываются высокоширотные маршруты, доходы от использования СМП падают. Угрозы населению, ЖКХ, экономике прибрежных территорий
	Конкуренция СМП с железнодорожными магистралями, проект железной дороги Пекин – Москва		Морской маршрут с использованием СМП в перспективе становится менее привлекательным

Сравнительный анализ себестоимости рейсов сухогруза 70 000 тонн из Киркинеса (Норвегия) в Иокогаму (Япония) через Суэцкий канал и по маршруту с использованием Севморпути

Показатели себестоимости	Через Суэцкий канал	По Севморпути
Расход топлива всего –	\$1 000 000 на 44 дня	\$601 000 на 26 дней
в день –	33 т по цене \$ 700 за 1 т	33 т по цене \$700 за 1 т
Стоимость фрахта всего –	\$720 000 на 48 дней	\$450 000 на 30 дней
в день –	\$15 000 в день	\$15 000 в день
Плата за проход через Суэцкий канал	\$250 000	нет
Плата за ледокольное сопровождение по СМП	нет	\$375 000
Плата за обслуживание в портах	\$250 000	\$250 000
Непредвиденные расходы (буксировка в порту и др.)	\$50 000	\$50 000
Дополнительная страховая премия по риску пиратства в Аденском заливе	\$110 000	нет
Дополнительная страховая премия за прохождение по СМП	нет	\$70 000
Итого	\$2 380 000 и 48 дней	\$1 796 000 и 30 дней